إنترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال أكتوبر 2008 / رمضان 1429

International October 2008 / Ramadan 1429

- فى ذكرى إنتصارات أكتوبر المجيدة حوار مع الفريق سعد الشاذلى
- مساهمة القوات البحرية فى تنمية الإقتصاد القومى المصرى
- الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية
- البنوك والتمويل الإستثمارى لأساطيل السفن
- عوامل الإرتقاء بأهمية العاملين فى البحر
- عدوى الوقود الحيوى
- الإستعدادات لجيل الحاويات العملاقة
- تساؤلات الزواج المحرم وسط إعصار الفضائح
- Port Efficiency and Competitiveness

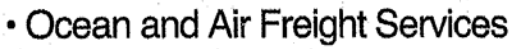
INTERNATIONAL



LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com





- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
* How could we have the ability to break the routine?
* How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced .. with us quality is increased.

Electronic Procedures ..

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283---Fax:+202-4184428-4148877
AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951--- Fax.:+203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax.: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-3352940-3352941 ---Fax:+2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
M AMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMTED - LONDON
رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
نائب رئيس مجلس الإدارة
نشأت الديهى
رئيس التحرير
صلاح عبد المعطى عبيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية
*السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* محمد صابر
*مى عطا الله
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



الدورة العادية 130 لمجلس الجامعة

عقد وزراء الخارجية العرب بالجامعة العربية إجتماعات الدورة العادية 130 لمجلس الجامعة برئاسة الأمير سعود الفيصل وزير الخارجية السعودية الذى ترأس بلاده أعمال الدورة الحالية للمجلس ، وبحضور السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة ومشاركة الرئيس الفلسطينى محمود عباس، وقد أكد الوزراء التزامهم بالسلام العادل كخيار إستراتيجى لا يقبل التجزئة، وناقش المجلس سبعة بنود جديدة منها:

* طلب سوريا بحث الحصار المفروض عليها من الولايات المتحدة بخصوص شراء أو استئجار الطائرات وقطع الغيار وتأثير هذا الحصار على سلامة وأمن الطيران المدنى.
* مشروع قرار حول معالجة الأضرار والإجراءات المترتبة على النزاع حول قضية لوكيربى والتأكيد على حق الجماهير الليبية المشروع فى الحصول على تعويضات عما أصابها من أضرار مادية وبشرية بسبب العقوبات التى كانت مفروضة عليها.
* الوضع المتوتر على الحدود الجيبوتية الإرتيرية فى منطقة رأس الدومبيرة، ومطالبة إريتريا بسحب قواتها فوراً، والدعوة مجدداً إلى احترام مبادئ حسن الجوار.

وقد أختتم وزراء الخارجية العرب إجتماعات الدورة ببيانهم الذى تضمن :

- التضامن مع السودان فى مواجهة أى مخطط، والترحيب بمبادرتها لإيجاد تسوية فى دارفور، وتأييد مبادرة مصر لعقد إجتماع دولى رفيع المستوى لرفع العملية السياسية فى إقليم دارفور، ووضع خريطة طريق وإطار زمنى لتنفيذها.
- تأييد طلب مصر استضافة الإجتماع الوزارى الأوروبى الثانى بعد عقد إجتماع تمهيدى يضم الترويكا العربية والترويكا الأوروبية ووزير الخارجية المالطية والمفوضية الأوروبية خلال شهر نوفمبر القادم.
- الدعوة إلى عقد مؤتمر عربى لدعم صمود مدينة القدس فى إطار إحتفالية القدس عاصمة للثقافة العربية لعام 2009 تحت رعاية جامعة الدول العربية بالتنسيق مع منظمة المؤتمر الإسلامى ولجنة القدس لبحث سبل مواجهة مخططات إسرائيل الهادفة لتهويد مدينة القدس، والإستيلاء عليها وتضامن الأمة العربية مع الشعب الفلسطينى
- إدانة مواصلة إسرائيل لانتهاكاتها الجسيمة وممارساتها العنصرية وإستمرارها بمصادرة وتجريف الأراضى، وهد البيوت فى القدس لخدمة مشاريعها الاستيطانية، ومطالبة الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبى والأمم المتحدة بالتحرك الفورى لتحمل مسئولياتهم والضغط على إسرائيل لوقف الاستيطان فوراً فى مدينة القدس.
- إدانة القيود التى تفرضها سلطات الإحتلال الإسرائيلى على الفلسطينيين للوصول إلى الأماكن الدينية المقدسة المسيحية والإسلامية .
- مناشدة جميع الدول والمنظمات والهيئات الدولية المعنية الاستجابة الفورية لما طالبت به محكمة العدل الدولية بشأن عدم الاعتراف بالوضع الناشئ عن إقامة الجوار الفاصل العنصرى، والامتناع عن تقديم أى مساعدة لعملية بنائه، وتفكيك ما تم إنشاؤه، والتعويض عن الأضرار الناتجة عنه.
- الترحيب باللفتة الإنسانية لحكومة السودان، ومبادرة الرئيس البشير باستقبال ألفى لاجئ فلسطينى فى الحدود العراقية، وتوقيع حكومة السودان ومنظمة التحرير الفلسطينية والمفوضية السامية اللاجئين على الإتفاقية التفصيلية لترتيبات النقل وبدء المرحلة التنفيذية الأولى منها.
- تأكيد الوزراء مجدداً أهمية تحقيق الأمن المائى العربى بالمحافظة على الحقوق العربية، ومواجهة التحديات المائية فى الوطن العربى.
- إدانة الممارسات الإسرائيلية فى الجولان المحتلة المتمثلة فى الإستيلاء على الأراضى والموارد المائية، وتأكيد الموقف العربى بالتضامن الكامل مع سوريا ولبنان.
- التأكيد على احترام إرادة الشعب العراقى بكل مكوناته فى تقرير مستقبلة السياسى، ووقوع تحقيق الأمن والأستقرار على عاتق حكومة الوحدة الوطنية وعلى التصور العربى للحل السياسى والأمنى لما يواجهه العراق من تحديات.
- تأكيد التضامن الكامل مع لبنان ، وتوفير الدعم السياسى والإقتصادى لحكومته للحفاظ على الوحدة الوطنية وأمن واستقرار لبنان وسيادته على كامل أراضيه، والإشادة بالدور الوطنى الذى يقوم به الجيش اللبنانى.
- الترحيب بتوجهات الحكومة الصومالية الهادفة لإجراء حوار مع المعارضة الصومالية فى الداخل والخارج.
- إدانة الإرهاب بجميع أشكاله وصوره ومهما تكن دوافعه ومبرراته، ورفض الخلط بين الإرهاب والدين الإسلامى الحنيف الذى يدعو إلى أعلى القيم والتسامح، والتأكيد على ضرورة العمل على معالجة جذور الإرهاب ، وإزالة العوامل التى تغذيه.

عاصم السيد أحمد

في ذكرى إنتصارات أكتوبر المجيدة

رجل العسكرية المبدع .. الفريق سعد الدين الشاذلى ..



- عندما زرت الجبهة بعد 30 ساعة من بدء حرب أكتوبر.. حملني الضباط والجنود على الأعناق
- أصدرت كرئيس للأركان 50 توجيهًا.. كان لها أثرها في نجاح العبور
- أول 24 ساعة هي الأهم والأخطر في حرب 73 ..وتصادمت مع القيادة السياسية عندما تدخلت في سيرها
- الفريق محمد فوزي ترك لي إرثا جيدا في رئاسة أركان الجيش بنيت عليه

حوار: نشأت الديهى

من يقرأ تاريخ هذا الرجل لابد..
أن يشعر بالفخار،عقلية استراتيجية عسكرية نادرة وعاها التاريخ وأفرد لها صفحاته الناصعة، فكانت سطوراً ذهبية تروى أعظم البطولات، سيرة هذا الرجل ومسيرته كانت وما زالت مثار دهشة وإعجاب جميع الدوائر المعنية.. إنه الفريق سعد الدين الشاذلي.. لا يحتاج إلى تقديم أو تعريف.. ذهبت أستمع إلى آرائه وأتطلع إلى رؤاه حول مستقبل وطننا الحبيب فدار الحوار التالي:

الدروس المستفادة من هذه الموضوعات أن التفكير المنظم والرؤية الشاملة تؤدى إلى النجاح والنجاح يؤدى إلى الثقة بالنفس، والأهم من ذلك كيف يثق الجندى بقائده؟..والحقيقة أنه بعد حرب 67 بذلت مجهودات كثيرة جداً لتحسين موقف القوات المسلحة، وكانت المشكلة الأساسية هي نقص نسبة الحاصلين على شهادات عليا في القوات المسلحة، وكان الفريق فوزي باع طويل في هذا الصدد، حيث كان الفريق فوزي يشغل منصب رئيس الأركان في الفترة من 67 حتى 70 ثم وزيرا للحربية بعد ذلك، فالحقيقة أنني بدأت العمل كرئيس لأركان القوات المسلحة بعد الفريق محمد فوزي الذي ترك لي إرثا جيدا استطعت أن أكمل عليه ولم أبدأ من الصفر ... كان الفريق فوزي قد أصدر تعليمات بأن هؤلاء المتعلمين لا يجب أن يستمروا في أعمال مكتبية فقط بل يجب أن يكون لهم دور ما داخل الوحدات، وقمت بعمل شيء جديد حيث وجدت أن هناك حوالى 20 ألفا من المتعلمين، فقررت أن أقوم بعمل دراسات مركزة لمدة ستة أشهر، ويتخرج الدارس من هؤلاء برتبة ضابط مجند، يتخصص في فرع ما ويجيد كل تفاصيله، وقمت بتنظيم تلك الدورات لأكثر من دفعة حتى وصلت النتيجة إلى 20 ألف ضابط مجند، وبذلك نكون قد قمنا بحل مشكلة في غاية الصعوبة، فالجنود لا يعرفون أين الخطأ وأين الصواب، وكان هناك عجز حوالى 20 ألف ضابط، والمطلوب 30 ألف ضابط، في الوقت الذي كانت فيه الكليات العسكرية مجتمعة لا تخرج إلا حوالى 3000 ضابط، معنى ذلك أن العدد المطلوب يمكن أن يتوافر خلال 10 سنوات، لذلك جاءت فكرة الضباط المجندين حلا ناجحاً لمشاكل التعليم ورفع كفاءة الجنود، حيث سنقوم بتعليم وتدريب 20 ألف خلال سنتين، وعندما بدأت الحرب كان لدينا حوالى 63 ألف ضابط حيث قمنا بسداد العجز بل وبقى لدينا 1 % زيادة تحسبًا للخسائر البشرية أثناء المعركة.. أما الذي يحدث الآن فهو شيء خطير، فكل وزير يأتي لابد أن يقوم بإلغاء ما قام به الوزير الذي سبقه، ويبدأ من جديد!!..والسؤال: أين القيادة التي تراقب هؤلاء السابق والحالي؟!.. وإننا فشلنا في تحديد من هو المسؤول فيكون الرئيس الأعلى هو المسؤول عن الاثنين، لابد أن تكون هناك حدود قاطعة، وهنا أريد أن أوضح ما يثار بشكل دائم عن ((ثغرة الدفرسوار))، حيث يقول البعض إن هناك مسافة غير محروسة أو ليس لها غطاء.. وأنا أتحدى وجود متر واحد غير محروس أو بلا غطاء، حيث كانت الحدود بين القوات محددة وواضحة وغير متروكة للظروف، الخلاصة أن أهم شيء أن يكون لديك القدرة والرغبة.. وفي 1973 كانت لدينا الرغبة، ولكن تلك الرغبة لم تكن موجودة قبل ذلك، والحقيقة فإننا لا ندعى أننا بنينا القوات المسلحة في الفترة من 71 حتى 73 لكننا قمنا باستكمال البناء الذي بدأه الفريق فوزي، وسجلنا زيادة حوالى 50 % في عدد القوات المسلحة، حيث استلمنا وكان عدد القوات حوالى 750 ألف جندى، وعندما بدأنا الحرب كان عدد القوات المسلحة قد وصل إلى 1.2 مليون جندي، بخلاف الموجودين بالخارج، وكان الحشد الدفاعي الموجود في سيناء الردع وتنفيذ الهجوم بعد ذلك حوالى 400 ألف، وبقى حوالى 800 ألف يحمون مؤخرة القوات المسلحة، وهذه نسبة كبيرة، ولكن كان ذلك ضروريًا، لكن كان التفوق الجوى الإسرائيلي واضحًا، حيث تدخل طائرات الهليوكبتر ليلا وتقوم بعملية مثل عملية نجع حمادي، وتقوم بتدمير محطة كهرباء، وتعود إلى قواعدها مرة أخرى، كل هذا كان يحدث قبل أن أتولى رئاسة الأركان، وبعد ذلك قمنا باتخاذ الإجراءات والتدابير المعروفة لتصحيح الوضع وبناء القوات المسلحة على أسس وقواعد علمية.. إن كل مشكلة ولها حل.. لكن لابد أن يتم هذا الحل في الوقت المناسب، شرط ألا يؤثر على شيء آخر، فلا يعقل أن أحل مشكلة وأخلق مشكلة جديدة.. أستخلص من كل هذا أن تعليم الفرد على جميع المستويات هو الحل الوحيد للخروج من جميع أزماتنا ومشاكلنا، فالتعليم ثم التعليم ثم التعليم يجب أن يكون في مقدمة الأولويات، فالخطوة الكبرى هي إصلاح التعليم، وهنا أتذكر ما قمنا به في فترة ما قبل الحرب للتغلب على مشكلة الأمية، حيث قمنا بعمل كتيبات إرشادية تساعد الجندى على معرفة الأشياء الأساسية التي تهم وتخص الجنود، حيث قمنا بطبع مليون نسخة، بحيث تكون متوافرة مع الجميع، وبعد قيام الحرب كان يجب بالطبع أن يكون هناك أسرى ومصابون، لذلك وقعت تلك الكتيبات في يد العدو الإسرائيلي الذي أساء قراءة وفهم محتوى ومضمون هذه الإرشادات، فأشاع هؤلاء في الأوساط الأوروبية أن هذه الإرشادات تحض على قتل الأسرى، وبالفعل عندما عينت سفيرا في بريطانيا وجدت أثر هذه المغالطات الإسرائيلية، مما هيج الغرب علينا..

قاطعت الفريق سعد الدين الشاذلى:

مهاتير محمد الذى كان وراء النهضة العظيمة فى ماليزيا قال إن الأساس هو التعليم والتدريب، فلابد أن نعلم الشخص ثم ندربه ثم يكون الثواب والعقاب بعد ذلك.. علق الفريق الشاذلي: هذا بالتأكيد هو المقصود، بالإضافة إلى العلاقة بين الرئيس والمرؤوس، فأنا طوال عمرى أؤمن بالعلاقة المباشرة بين الرئيس والمرؤوس، بين الضابط والجندي، وعندما كنت قائدًا لمنطقة البحر الأحمر التى تمتد من السويس جنوبًا وحتى الحدود السودانية، فكيف أتعامل مباشرة مع كل هؤلاء؟!.. هل يمكن أن أجلس فى مكتبى وأتلقى التقارير وأعتمد على الاتصال عن بعد؟.. فقمت بالبقاء أسبوعًا فى المنطقة الجنوبية من الغردقة إلى شلاتين، وأسبوعًا فى المنطقة من الغردقة حتى السويس، وكان اليهود يتسللون بطائراتهم الهليكوبتر فى الليالى القمرية للقيام بغارات على هذه المنطقة، وكان قد تم عزل ثلاثة قادة قبل أن أتولى قيادة منطقة البحر الأحمر لأنهم لم يستطيعوا الإلمام بالموقف، وكان الخطأ من قائد منطقة البحر الأحمر وخطأ من قيادة الأركان، وكان على أن أدرس الموقف كاملاً، ماذا فعل من كان قبلي؟.. وما هى النتائج؟.. وما هو تقييمنا لهذه النتائج؟.. لابد أن نتبع الأساليب العلمية في التعامل مع الأزمات والمواقف.. وكان اليهود يدخلون بطائراتهم للقيام بعمليات مباغتة، فمثلا قامت طائرتان هليوكوبتر بالنزول على طريق قنا البحر الأحمر وينزل من الطائرة جندى ويقف على الطريق ويستوقف أى أتوبيس يستقله عمال وموظفون وأناس عاديون ويجبرهم هذا الجندى الإسرائيلى على ركوب الطائرة، ولا يعرف

الموقف صعب ودقيق..

هؤلاء هوية هذا الجندى هل هو مصرى أم هو إسرائيلي، وتتوجه الطائرة إلى إسرائيل، ويبدأ العدو فى الإعلان عن أسر كذا مصري، ويأتى هذا الفعل كجزء من الحرب النفسية التى تمارسها إسرائيل، وهذا نوع من العمليات الإسرائيلية فى هذه الفترة وهذه المنطقة.

وهناك نوع آخر من العمليات التى كانت تقوم بها إسرائيل، حيث دخلوا بثلاث طائرات على ميناء سفاجا، وفوجئنا بأن ميناء سفاجا يتم ضربه، لذلك قمت بزيارة هذا المكان فوجدت الحفر الخاصة بالمدفعية التى ضربت ميناء سفاجا. فقمنا بعمل الحسابات التى عرفنا من خلالها أين تهبط الطائرات وكيف تتم العملية من الناحية الفنية والتكتيكية ، وكان لدينا على شاطئ البحر الأحمر نقاط على مسافات متساوية كل خمسة كيلو مترات، وكل نقطة بها خمسة أفراد ومعهم جهاز لاسلكي، وكل مهمتهم الإبلاغ عن أى طائرة إسرائيلية تدخل، وكان هؤلاء الخمسة يتقلصون ليلاً إلى أثنين على الأكثر بسبب الإجازات وخلافه، وكانت الطائرات الإسرائيلية تهبط على هذه النقاط ويتم قتل الجنود الموجودين أو أسرهم، لقد كانت هناك فوضى عارمة لابد أن تتوقف فوراً، فأصدرت قراراً لهذه النقاط بترك مواقعها قبل الغروب بساعة وتنسحب إلى الداخل، ويتم تغيير أماكنها بصفة مستمرة، كذلك أصدرت تعليمات بأن توقف التحركات ليلاً بمنطقة البحر الأحمر بالكامل سواء للعسكريين أو للمدنيين على حد سواء، حيث كان الإسرائيليون يتحركون ليلاً.. الخلاصة أننى خلال عامين كنت فيهما قائدً لمنطقة البحر الحمر لم يقتل عسكرى مصرى واحد، ولم يؤخذ جندى أسيراً.. كل ما أريد قوله من كل هذه القصص التى أقوم بسردها هو ضرورة وحتمية العلم والتعليم والتدريب والتخطيط والثقة.. وقبل كل ذلك توفيق الله عز وجل فى كل ما قمنا به من إجرءات.. للمرة الثانية قاطعت الفريق سعد الدين الشاذلى وقلت: هناك مدرستين فى مصر، الأولى تؤمن بأن الإصلاح لابد أن يبدأ بالديمقراطية كطريق وحيد للإصلاح، والثانية تؤمن بأن الإصلاح لابد أن يبدأ بالتعليم، فالشعب غير المتعلم لا يمكن أن يمارس الديمقراطية..

رد الفريق الشاذلى قائلاً: انظر إلى الهند التى تحتضن أزهى ديمقراطيات العالم والمستوى التعليمى متراجع إلى حد مشابه لمصر، إذن الديمقراطية.. الديمقراطية.. الديمقراطية لا شك فى ذلك على الإطلاق.. وعمومًا البشر لديهم نقطة ضعف نحو السلطة.. فأى شخص يتولى السلطة يستحيل أن يتركها تحت أى ظرف إلا فى حالات محدودة ونادرة وشاذة جدًا، وهناك أناس ولدوا ليكونوا ديكتاتوريين.. وورثتهم دائمًا ما يكونون أكثر ضعفًا. فالمصائب دائمًا ما تأتى من الورثة، وانظر إلى محمد على باشا، ورغم كونه ديكتاتوراً إلا أنه قام ببناء مصر الحديثة، جيشاً وإقتصادًا ومجتمعًا، ولكن هو من قام ببناء مصر، ثم ضعف من جاء بعده رويدًا رويدًا، والتاريخ علمنا أن أى ديكتاتور يستمر فى السلطة عامين يصعب إزاحته إلا بعملية انقلابية، حيث يتوحش هذا الديكتاتور ويصعب التعامل معه نهائيًا.. قلت للفريق الشاذلي: هنا أستطيع أن أجمل ما أ وضحته سيادتكم بأن جدول الأعمال المقترح يبدأ بالديمقراطية الحقيقية التى تثمر تداولاً حقيقيًا للسلطة، حيث يتم ترتيب جدول الأولويات المجتمعية ووضع الخطط التنموية والبرامج التنفيذية.. علق الفريق الشاذلى قائلاً: لقد وضعت يدك على النقاط المهمة التى نبحث عنها جميعًا، والتى يمكن أن تمثل برنامج عمل قوميًا واضح المعالم. ويجب أن تسير جميع البرامج فى خطوط متوازية، لكن الديمقراطية والتعليم هما الأساس الذى يجب أن نبدأ به فوراً، لكن أهم شيء هو ضرورة التمسك بالمثل والقيم الأخلاقية ومحاولة إحيائها من جديد، ومصر ولادة وبها من الكفاءات ما يكفينا البدء فوراً فى العملية الإصلاحية المنشودة.. قلت للفريق سعد الدين الشاذلي:

كيف نقوم الآن بمحاكاة النجاحات التي تحققت من قبل فى حرب للبدء فى الإصلاحات المجتمعية داخل الحياة المدنية؟! فقال: لابد أن نتبع الأسلوب العلمى ونبتعد عن التفكير العشوائى فى الوقت نفسه الذى يجب أن نقوم فيه بتجزئة المشكلة والتعامل معها بطريقة تحليلية حتى نصل إلى حلول مقبولة ومتكاملة ، ويجب أن تؤخذ جميع العوامل فى الاعتبار حتى لا نصلح شيئًا ونفسد شيئاً آخر. قلت للفريق سعد الدين الشاذلي: هناك تغيرات مجتمعية حادة شهدها المجتمع المصرى خلال العقود الأخيرة ألقت بظلالها على مجمل حياة المصريين سلوكًا وأنماطًا، فكيف نستطيع أن نعيد هذا المجتمع إلى مربع المثل والقيم والأخلاقيات من جديد؟! رد ا لفريق الشاذلى بقوله : هذا سهل جدًا.. فقبل الثورة كان هذا غاية فى الجدية والإيجابية والمشاركة والنضوج، لكن الإدارة هى التى تسببت فى كل ما حدث إما بسوء نية أو بحسن نية، ولا يجب أن ننسى أن مصر كانت تقف رأساً برأس مع بريطانيا العظمى فى الاقتصاد والبورصة والاستثمار والتعددية الحزبية والنضج السياسى وقاعدة المثقفين والمفكرين، أما الآن فليس لدينا قاعدة نرتكز عليها.. وحتى القاعدة الشعبية التى من المفترض أن يستند عليها الحاكم لم تعد موجودة من الأساس، فالشعب فى واد والنظام فى واد آخر، لقد تغيرت الإدارة وبدأنا رحلة البحث عنى الكم (وليس) الكيف (أصبحت كل أعمالنا خالية من المضمون والجودة).

قلت للفريق سعد الدين الشاذلى :

الطبقة الوسطى تحللت وضاعت وسقطت من التركيبة الاجتماعية فى مصر.. ماذا حدث؟!..

فقال: غالبًا ما يتم وضع قياسات كمية لحساب حجم الطبقة الوسطى. فعدد مستخدمى التليفون المحمول داخل المجتمع وعدد مالكى الدش والتلفزيونات الملونة قد يعطينا قراءات عن المستويات المعيشية فى المجتمع حتى نستطيع أن نصل إلى حجم الطبقة الوسطى. ولكن غا لبًا هذه المعايير ليست عاكسة لمستويات المعيشة، فعدم الرشد وسوء الاختيار لدى غالبية المستهلكين يرجع إلى خلل العملية التعليمية والتربوية التى هى مسؤولية الإدارة الحكومية فى الأساس. وعمومًا مصر دولة غنية جدًا جدًا، فالغنى الاستراتيجى لمصر يبدأ من المساحة، حيث اتساع الإقليم، وتوافر الثروات الطبيعية والمياه. بالإضافة إلى أهم ما يعظم من رصيد مصر وهو توافر العنصر البشرى الذى أساءت الحكومة استخدامه عن طريق برامج التعليم الخاطئة، حيث تعاملت الحكومة مع العنصر البشرى على أنه عبء على كاهل الدولة!.. فهى تنظر إليه على أنه أفواه تأكل وتشرب فقط، ونسيت أن هناك سواعد وعقولاً يمكن أن تستغل فى البناء والتنمية..

سألت الفريق سعد الدين الشاذلي:

كيف ترى إسرئيل كعدو يهدد المنطقة بحروب لا تنتهي؟

إسرائيل مكتوب عليها الفناء الذى أتوقع حدوثه عام 2050 على الأكثر، فإسرائيل ستقع وتفنى دون حرب، فعدد اليهود فى العالم 12 مليون يهودي، منهم 5 ملايين يهودى داخل دولة إسرائيل، و 5 ملايين داخل الولايات المتحدة الأميركية، ويتبقى 2 مليون يهودى مشتتين فى أنحاء العالم، وتعال نرى من هم الذين يهاجرون إلى إسرئيل، فهناك الفقراء الذين لا يجدون قوت يومهم وإما المتدينون، وكان هناك تحامل على الدين اليهودى خلال فترة ما من التاريخ، أما الآن ومع شيوع الديمقراطية فلم يعد هناك اضطهاد دينى لليهود فى أوروبا، لذلك لم تعد الهجرة من أجل العقائد الدينية دافعًا لليهود للذهاب إلى إسرائيل، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن إسرائيل لا تمتلك سوى 2 مليار متر مكعب من المياه، بينما الصرف الصحى فى مدينة القاهرة أكثر من 2 مليار متر مكعب، وكذلك الإقتصاد الإسرائيلى لا يمتلك أى خامات ولا مواد أولية، كل هذا مع تآكل العنصر البشرى وتراجع معدلات النمو السكانى على مستوى المواليد أو حتى على مستوى الهجرة الوافدة، مع الوضع فى الاعتبار أن الديانة اليهودية لا تقبل إلا من كانت أمه يهودية، فى الوقت نفسه الذى تنخفض فيه معدلات الخصوبة إلى 1.7 لكل امرأة فى سن الزواج، بينما العرب 2.7 لكل امرأة عربية فى سن الزواج.. وهناك كارثة فى طريق دولة إسرائيل وهى النمو المتزايد لأعداد المسلمين داخل دولة إسرائيل مقارنة بنمو السكان اليهود، مما يغير التركيبة الديموجرافية داخل دولة إسرائيل، وهذه الظاهرة تمثل قنبلة موقوتة لهذا الكيان.. كل هذا بدون حرب فما بالنا لو تحركنا بقوة وأرسل لنا الله زعيمًا يقود هذه الأحلام والطموحات، من داخل الطين المصري؟!..

الخلاصة أن المستقبل القريب بالتأكيد ليس فى صالحنا، أما خلال السنوات الخمسين القادمة فالمستقبل لمصر للعرب والمسلمين، ولا شك فى ذلك على الإطلاق..

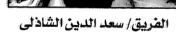
سألت الفريق سعد الدين الشاذلى بصفته كان سفيراً لمصر بإنجلترا والبرتغال عن رأيه فى الدبلوماسية المصرية حاليًا وهل هى معبرة عن طموحات هذه الأمة؟!.. فقال: لا أقبل ما يحدث على الساحة الدبلوماسية بالتأكيد، فكيف أعتبر إيران عدواً لمصر بينما لا أعتبر إسرائيل كذلك؟!.. كيف أسكت على السلاح النووى لإسرائيل وعندما تفكر إيران مجرد تفكير أو تمنٍ يكون الموقف مختلفًا تمامًا؟!..



الرئيس الراحل/ محمد أنور السادات

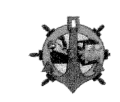


جانب من الأسرى الإسرائيليون



الفريق/ سعد الدين الشاذلى





الشركة القابضة للنقل البحري و البري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقرى لميناء بورسعيد على المدخل الشمالى لقناة االسويس عنصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظراً لتحقيقه كسباً إقتصادياً كون زاوية إنحراف الميناء (صفر) مما يحقق وفراً فى التكلفة يقدر بـ ٢,٥$ للحاوية الواحدة .

- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.

قفز تصنيف الميناء عالمياً فى مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧.

نشاط تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م٢.
- الطاقة النظرية السنوية٨٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م٢.
- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر/رصيف.
- معدل التداول ٢٥حاوية/ساعة/ونش.
- **المعدات :**

٩ ونش رصيف عملاق .

٢ ونش رصيف متحرك.

٩ ونش ساحة عملاق .

٣٤ ونش ساحة تلسكوبي.

٤٧ جرار موانئ بالمقطورة.

صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة فى صيانة و إصلاح الحاويات تقوم بصيانة و إصلاح الحاويات وفقاً للمقاييس العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة (IICL)الدولية.
- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل و تنظيف الحاويات
- تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان .
- طاقة المحطة٦٠٠٠حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.com

تقاطع شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب

لواء بحرى/ محمد جلال ياسين



حركة الموانى المصرية
خلال شهر يونيه 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يونية 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	بتروكيماويات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	341716.3	-	105388.4	1301	139389.2	39591.9	285839.6	913226.4	277402.9	7030.7	1197660	223
الدخيلة	118190.9	293686	355314	-	109092	7361.7	-	883644.6	393620	40847	1318111.6	48
دمياط	153640	131541	186183	-	-	39	69327	540730	88993.8	413101.9	1042825.7	86
بورسعيد	4046.8	62999.2	25023.4	-	1221.9	320.6	.	93611.9	82206.7	200365	376183.6	22
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	.	-	-	34533.8	614550	649083.8	-
السويس	1702.7	3608.3	-	-	-	3847	-	9158	.	259	9417	17
الأدبية	-	-	-	-	-	.	97635.8	97635.8	.	.	97635.8	17
سفاجا	1543.1	80.8	28571.8	-	-	828	1	31024.7	.	.	31024.7	36
نويبع	4109	664	484	447	-	602	-	6306	.	356	6662	28
الإجمال	624948.4	492579.3	700964.6	1748	249703.2	52590.2	452803.3	2575337	876757.2	1276509.6	4728603.8	531

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يونيه 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	بتروكيماويات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	113525	16220.2	36945.1	3802	223664.2	501.5	21025.4	415683.4	183818.5	6105	605606.9	112
الدخيلة	11643.0	7000	55317	12200.8	150343.5	-	-	236504.3	174602.3	49113	460219.6	27
دمياط	25840	5352	21613	107869	12877	-	209105	382656	109584.9	371447.2	863688.1	39
بورسعيد	6668.1	-	159737.9	-	-	-	-	166406	98249	213419.3	478074.3	52
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	83535	826329	909864	-
السويس	4137.3	4859.3	3482.9	-	-	622.7	1326.3	14428.5	176.2	1	14605.7	52
سفاجا	2975.1	5889.5	103731	-	-	1.5	-		-	-	112597.1	93
الحمراوين	-	-	117220	-	-	-	-	117220	-	-	117220	6
ابو الغصون	4175	-	9902	-	-	-	-	14077	-	-	14077	3
نويبع	12539	2631	1157	-	10	514	211	17062	-	-	17062	121
الإجمال	181502.5	41952	509106.1	123871.8	386894.7	1639.7	231667.7	1476634.5	649965.8	1466414.5	3593014.8	505

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يونيه 2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبى	إجمالى	مصرى	أجنبى	إجمالى	
الأسكندرية	0	1973	1973	0	5641	5641	7614
بورسعيد	427	11166	11593	411	10695	11106	22699
الغردقة	14116	0	14116	18714	0	18714	32830
سفاجا	19866	0	19866	20668	0	20668	40534
شرم الشيخ	0	2586	2586	0	3133	3133	5719
نويبع	30970	5198	36168	42976	5848	48824	84992
الإجمالى	65379	20923	86302	82769	25317	108086	194388

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

قطاع النقل البحرى
Maritime Transport Sector

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشونال

* تمت الموافقة على مد الفترة الإنتقالية لتطبيق قواعد المنشأ العربية الموحدة فى إطار إتفاقية تيسير التجارة العربية حتى أول أكتوبر الجارى .

* تبدأ المرحلة الثانية لتيسير إجراءات تشجيع الإستثمار الصناعى إعتباراً من أول أكتوبر الجارى، وتتضمن التيسيرات الجديدة الموافقة على المشروعات الصناعية خلال 24 ساعة.

* تشهد أسطنة عاصمة كازاخستان يوم 10 أكتوبر الجارى أول أسبوع ثقافى مصرى فى تاريخ العلاقات بين مصر وكازاخستان يتضمن معرضاً للمنتجات المصرية والمقتنيات الثقافية والتاريخية.

* يعقد الإتحاد الدولى لمنظمات التدريب والتنمية مؤتمره الإقليمى بالتعاون مع جمعية التدريب والتنمية ومركز الخبرات المهنية للإدارة "بميك" خلال الفترة من 14 إلى 16 أكتوبر الجارى بفندق سميراميس إنتركونتنتال.

* يعقد فى بورسعيد منتصف شهر أكتوبر الجارى أكبر تجمع إستثمارى لبحث الملامح الرئيسية لتطوير ميناء بورسعيد، وفرص الإستثمار الكبيرة المتاحة للمصريين والعرب والأجانب بهدف تمويل الميناء المحورى لتجارة الترانزيت بمنطقة البحر المتوسط.

* يعقد بالإسكندرية فى الفترة من 15 إلى 19 أكتوبر الجارى مؤتمر الإدارة العليا حيث تتم مناقشة قضية البعد الإجتماعى فى التنمية الإقتصادية فى إطار الإقتصاد الحر وآلية السوق.

* تشهد القاهرة فى الفترة من 20 إلى 22 أكتوبر الجارى انعقاد المؤتمر الثانى للمنظمة العالمية لصحة الحيوان بباريس حول الرفق بالحيوان بحضور وفود 172 دولة من أعضاء المنظمة .

* تقام بطولة العالم للاكمة السيدات بالعاصمة الصينية بكين فى الفترة من 28 أكتوبر الجارى وحتى 5 نوفمبر القادم، ومن المنتظر اشتراك 400 ملاكمة يمثلن 45 دولة.

* أختارت منظمة الصحة العالمية مصر لأستقبال المؤتمر الدولى لمكافحة أنفلونزا الطيور نهاية أكتوبر الجارى، وذلك تقديراً لدور مصر فى السيطرة بشكل ملحوظ على مرض أنفلونزا الطيور رغم محدودية مواردها

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يونيه 2008

البيـان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	167	53	93	68	16	28	6	29	0	9	3	3	0	0	475
سفن صب جاف	14	16	17	6	0	4	1	5	0	2	2	0	0	0	67
سفن صب سائل	35	10	20	4	0	0	3	24	0	0	0	0	0	0	96
سفن الدحرجه	29	0	0	0	0	0	11	0	0	42	0	0	0	118	200
حاويات	50	48	113	79	126	0	0	1	0	0	1	0	0	0	418
سفن ركاب وسياحة	5	0	0	17	0	0	0	0	47	7	0	0	39	0	115
سفن أخرى	4	0	7	229	0	0	0	3	0	0	0	0	4	0	247
إجمالى عام	304	127	250	403	142	32	21	62	47	60	6	3	43	118	1618

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يونيه 2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	88	277403	22528	183818	19410	6279	593	6105	460	473605	42991
الدخيلة	61	393620	28025	174602	20539	40847	2657	49113	3272	658182	54493
دمياط	138	88994	7316	109585	8705	413102	44973	371447	41447	983128	102441
بورسعيد(غرب)	101	82207	9251	98249	13698	200365	21445	213163	20574	593984	64968
شرق بورسعيد	135	34534	4613	83535	8301	614550	71021	826329	85451	1558948	169386
السويس	3	0	46	176	14	0	0	0	0	176	60
الإجمالى	526	876757	71779	649966	70667	1275143	140689	1466157	151204	4268023	434339

adopted two broad strategies: bigger ships; and establish dependable feeder networks. Bigger ships have tremendous cost advantages. A 20% cost advantage can be calculated for a 6000 TEU ship compared to a 4000TEU ship. Bigger ships would require a more complex and dependable feeder network. Thus, feeder or feedermax containership seize the greater share of the global container fleet representing 29% in 2007. This increasing demand is justified by liner need to connect hub ports with their hinterlands as well as their economic viability.

11. In addition to the above and to be more competitive, shipping lines formed liner consortia, which is a grouping of shipping lines which had agreed to cooperate to jointly benefit from sharing of assets and resources.

Cooperation among consortia partners in areas other than space sharing is now a norm. Consortia partners are now known to form "logistical alliances" to cooperate in land-based and support services including the sharing of resources other than just containerships' space. These include the sharing or joint purchase or joint operations of equipment, terminals, rail and other landside assets. Integration through competitive alliances becomes necessary in order to fill the mega containerships of 5000/6000 TEU capacity, as one carrier is unlikely to be able to fill its own ship by itself.

12. Activity in the container shipping industry over the last decade has centered on the establishment of various alliance and consortia agreements. Seldom has there been such a frenzied period of development involving most of the big names in the container business. A mega-alliance on the Far East-Europe trade takes top slot with Mitsui-OSK lines (MOL), Nedlloyd, Malaysian International Shipping Corporation (MISC) and American President Lines (APL) as partners from March, 1995. By January 1996, the group was joined by Hong Kong's leading container line, Orient Overseas Container Line (OOCL). Recently a decision was taken by K line and Yangming to form a partnership on the Far East-Europe and transpacific trades. Japan's leading container line, Nippon Yosen Kaisha (NYK) also started its new agreement with Hapag-Lloyd in March, 1996 on the Far East-Europe route, building on an already successful partnership in the transpacific and Far East-US east coast trades. By January, 1996, Singapore's Neptune Orient Line (NOL) joined the two big names. Talk was intense over the possibility of either United Arab Shipping Co. (UASC) or the P&O Containers and Maersk venture, would join the consortium. As of April 12,1995, 64 container vessels were on order with more than 4000 TEU capacity and above (including 11 vessels of over 5000 TEU), with total aggregate capacity of about 300,000 TEU. This indicates that container ships are still growing. Today's consortia involve multi trade routes and are more likely to be, as the ."carriers prefer to call them, "global consortia

.Grand World Alliance: HLCL – MISC – NYK – OOCL

The New World Alliance: APL – HMM – MOL , it serves more than 40 ports and using more than 10 containerships in the major East – West container trade.

13. The impact of today's consortia realignment and expansion on ports is significant. Quite clearly, there would be fewer hub ports. Some ports in close proximity to the main east-west shipping routes would become main future strategic hub ports for direct calls by the consortium's biggest containerships. The other hub ports would become sub-hub ports for other relay services called by smaller ships in the consortium. Where consortium members have previously used different ports for the same regions, much negotiations is likely to take place before a compromise can be reached. Rationalization and consolidation of ports and terminals will occur. The liner industry is currently undergoing major structural changes. Consortium realignments have created new groupings unprecedented in size and scope, setting in place new hub ports and mega terminals of the future and more new ports of call via joint sharing of consortium services.

14. In order that the consortium would be able to function efficiently with the maximum profit, the elements of the transport chain have to be controlled by the consortium or its agents. This would include: hub ports, sub-hub ports, feeder ports, terminals in all the three types of ports required, equipment and inland transport chain that is efficient and responsive to the needs of the consortium. Terminals and ports run by public sector in an inefficient way can no longer be tolerated and would be dropped from the considerations of the consortia. This would result in much higher freight rates and lower quality service to that country which essentially would penalize its export trade as well as its imports. Consortia may go a further step in the future and pick partnerships from some ports or terminals on which they greatly depend. Such a step would further penalize the public sector ports and increase the poverty of the countries that own them.

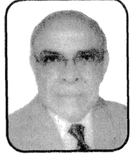
15. Future Port Development Strategies With the new alliances emerging in the shipping business, eventually it would tend to include agreements with specific ports which have already been developed to serve the shipping and maritime industry. Hub ports would be chosen by the shipping lines to maximize their profits, relay ports also would be fixed. Future alliances of shipping conglomerates would tend to establish the guidelines for their agreement with future hub and relay ports. Also dedicated feeder shipping would tend to increase, to minimize the risks and thus cost. It would be harder for common feeders to compete with that trend. Hub and relay ports would eventually be extended to bulk cargo as well. Singapore is doing that already and this would extend to other ports as well. Unitization of cargo, especially containerization, will dominate any strategy that have efficiency and cost reduction as its objective.

16. Effect of GATT. With the GATT coming to force, it is most probable that it would make a lot of difference in increasing the amount of cargo carried by ships and handled at ports. Distribution centers would expand from the manufacturing to other locations for easier and timely distribution which may require speedy and efficient shipping and port handling. The same applies for spare parts and industrial inventories, which may also be regionalized for the same purposes, and in addition to reduce the inventories in the .operating sites, which would contribute to cost savings

17. Competition and New World Conglomerates.The future of the maritime sector is expected to enhance competition and encourage World Conglomerates to be able to minimize the risks of competitive markets. However, everybody should be watchful that monopolies are not allowed in the sector. International conventions are there now to address these issues, but the existing ones may not be enough and they may need additional measures.

18. Slow Pace of Port Development. Ports in general, except a few major ports, have been struggling to keep pace with the development in the shipping industry but it has been lagging behind, both in the provision of sufficient infrastructure as well as improvement of the efficiency of port management and operations. This slow pace of development need to be addressed urgently, mainly by adopting the proper strategies that are practical and implementable under each country's constraints. The ports which are not going to develop quickly are eventually going to be left behind, with a loss to the country's economy.

Port Efficiency and Competitiveness



DR. ISMAIL MOBAREK

Part 1

Introduction

1. The importance of the role of the ports in socio-economic development cannot be overemphasized. Ports are the gateways of cargo for import and export transport. Moreover, the emerging transshipment trade cut across national boundaries and have regional as well as global impact on freight transport costs. Exports are directly affected by the timeliness and cost of the service rendered at the ports, and thus affect the competitiveness of exports in international markets. Costs that are levied on imports pass directly to consumers and have a national effect on the well being of the people in general. Therefore, Governments all over the world are striving to enhance port efficiency and improve the competitiveness of their respective ports to capture a greater market share and to lower the costs incurred in passing the cargo through the ports.

2. Tools applied by governments to achieve better port efficiency vary from one country to the other based on the national circumstances and the constraints for one solution or another. But basically, all efforts are made to improve efficiency through increased incentives, accountability and market responsiveness. Experience in the world now include: privatization; commercialization (corporatization); and management contracting (leasing, consessioning, and franchising). It is the objective of the present paper to summarize the experiences, as much as possible, draw lessons of successes and to caution against pit-falls that can render the experience a failure for privatization and commercialization.

Background

3. The main development objective of all governments and development institutions is poverty reduction. The main instrument for poverty reduction is economic growth, which depends mainly on exports, and the transport sector is key input to improving export performance. Ports are the gateway for exports and imports, and thus have a direct effect on poverty reduction in any country. Moreover, the emerging transshipment industry is so attractive to regional ports, particularly for those with geographic advantage, that most of the ports in the region are competing for the transshipment trade; mainly containers.

4. The transport revolution started actually in the seventies with the introduction of container transport. Since containers are much easier to handle than break-bulk cargo; and handling could be easily mechanized and thus offer much better protection for the cargo at sea and on land; which translates into tremendous savings from spoilage and damage. In 1970, containers accounted for only 6% of world trade (excluding bulk cargo). By 1980, this figure rose to 20%, and by 1995 containers handled 60% of total world trade by tonnage. According to Drewery Shipping Consultants, in 2007 over 70% of the value of seaborne trade is being moved in containers.

In 2007 container trade grew by 10.1% from 2006 to reach 128.8 Million TEU and is expected to reach 141 Million TEU.

5. The wide use of containers has had the greatest impact on the manufacturing sector. Many companies now concentrate manufacturing in a few world scale plants to derive maximum economies of scale. This can only be achieved with a dependable global logistics system to bring in raw material and component parts, and to ship out finished goods-on time, all the time. Today, logistics takes center-stage in the manufacturing world. With just-in-time manufacturing, goods stored in warehouses have been reduced drastically, and inventories have moved into the distribution chain. For some companies, more capital is tied up in .inventory and distribution costs than in plant and equipment

6. Reducing the cost of logistics, therefore, has become as important as reducing the cost of production. To indirectly reduce costs, manufacturers are looking, nowadays, for more value-added from logistics activities. As a result, freight forwarders, warehouse operators, shipping lines and port operators are experiencing demands for new types of services. Instead of just storage services, manufacturers want inventory management. Instead of cargo stuffing, they want sorting and re-packaging. Some manufacturers have already reached the stage where they focus only on marketing and supply chain management, leaving "real manufacturing" to sub-contract manufacturers.

7. Manufacturing is expanding all over the world as the pace of industrialization continues to increase. Countries all-over the world now recognize that competitiveness in manufacturing is key to achieving high growth rates. This is specially so in Asia, where GDP growth continues to outpace the rest of the world, at least prior to the present difficulties faced in Asia. New stirrings can also be observed in Africa and Latin America. The center of gravity is gradually shifting away from the developed world, which strongly indicates a more global economy emerging for the 21st century. As more countries join the industrialization club, they recognize the need for more efficient infrastructure to enable manufacturing growth. Transportation infrastructure, both land-ward and seaward are essential pre-requisites for growth to take place. New ports are being built, expanded and/or reformed, new sea-routes started.

8. Such growth creates new opportunities, which in turn attract new players, thus increasing competition. In the coming years, growth in manufacturing and the focus on value adding logistics will put greater demands on the port industry to perform. The challenge posed is that: "can the port do what is required, cheaper, faster, more reliably, and more flexibly?" The challenge comes at a time where competition in the port industry, shaped by a combination of factors, has sharply increased. An excess of supply over demand, continuing deregulation, and jostling for market share has opened up vigorous freight price competition on a number of sea routes.

The Maritime Industry

9. The maritime industry has developed at a fast rate in the past. Bulk carriers, whether liquid or dry, have increased in size for the economy of scale. High insurance premiums and large losses in accidents put a cap on the bulk fleet size. The fastest growing industry in the Maritime sector is by far the container shipping. From the liner shipping, dedicated feeders, to the hub ports and relay ports. Competition between the shipping lines are becoming excessively fierce, but so far to the benefit of the users. Hopefully no monopoly arrangement should be let to emerge, but certainly it is going in that direction.

Global Shipping Trends

10. In order to meet the challenge and carry more cargo, faster, cheaper and to offer more frequent services, shipping lines have



طائرة جديدة لمصر للطيران

صرح شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأنه تم إستلام الطائرة الجديدة طراز بوينج 800/737 التى تعتبر رقم 7 من أصل 12 طائرة تم التعاقد عليها، وذلك بعد أن قامت الشركة الصانعة فى سياتل بالولايات المتحدة بإجراء عدة تعديلات على التصميم الخاص بها وفقاً لطلب شركة مصر للطيران.

تحديث أسطول التونسية

تعاقدت شركة الخطوط التونسية مع شركة ايرباص لصناعة الطائرات على توريد 16 طائرة ايرباص طراز 330-350 وذلك ضمن برنامج واسع لتحديث أسطول الشركة استجابة لبرامجها التوسعية على المدى البعيد وبالنسبة للرحلات الطويلة إلى أمريكا الشمالية وآسيا.

تطوير مطار الملك عبد العزيز الدولى

وقعت السعودية مع شركة مطارات باريس عقد أعمال التصميم والخدمات الهندسية للمرحلة الأولى من مشروع تطوير مطار الملك عبد العزيز الدولى، وتمتد فترة تنفيذ العقد 14 شهراً ، وقد أكد عبد الله رحيمى رئيس الهيئة العامة للطيران المدنى السعودى أهمية هذه الخطوة ضمن عقود مشروع تطوير المطار الذى سيبدأ إنجاز المرحلة الأولى منه بحلول عام 2012 .

تطوير مطار طابا

بدأت الشركة المصرية للمطارات مشروعاً لتطوير مطار طابا لمواكبة نمو الحركة السياحية هناك، ويتم زيادة الطاقة الإستيعابية للمطار لتصل إلى 800 راكب فى الساعة، ومن المقرر الإنتهاء من المشروع الذى يتكلف 32 مليون جنيه أوائل العام القادم.

جراج عملاق بمطار القاهرة

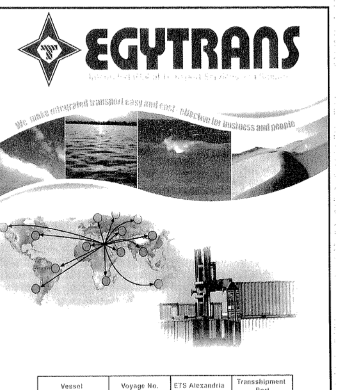
صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية بأنه جارى إنشاء الجراج العملاق متعدد الطوابق، وذلك لخدمة جميع المترددين على المطار واستيعاب أكبر عدد من السيارات، وتصل تكلفة هذا المشروع 288 مليون جنيه، وتستغرق عملية التنفيذ والإنشاء 24 شهراً، ويقوم الجراج على مساحة 23 ألف متر مربع، وهو مكون من 5 طوابق وتبلغ سعة الإستيعابية 3300 سيارة.

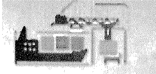
الاحتفال بمرور 50 عاماً

تحتفل الخطوط الجوية النمساوية الشهر الجارى فى مصر بمرور خمسين عاماً على بدء تشغيل رحلتها الأولى فى سبتمبر عام 1959 بين القاهرة وفيينا ، وقد صرح فولكر مولا رئيس الخطوط النمساوية أن الشركة ستظل مستمرة فى توسيع وتعزيز شبكتها فى أوروبا الشرقية والشرق الأوسط.

ربط المطار بالطريق الدائرى

يتم إنشاء طريق جديد يعمل على ربط مطار القاهرة بالطريق الدائرى وذلك لخدمة المسافرين والقادمين إلى مطار القاهرة الدولى من مناطق الصعيد والدلتا والسويس وبورسعيد وشرق القناة، وليكون بديلاً عن طريق العروبة بتكلفة 80 مليون جنيه.







شركة التمساح لبناء السفن
إحدى شركات هيئة قناة السويس
تبدأ العمل فى مشروع تكريك ميناء شرق بورسعيد
لصالح الهيئة العامة لموانئ بورسعيد

PORT SAID PORT AUTHORITY



الوزير/ محمد منصور

الفريق/ احمد على فاضل

المهندس/ محمد عزت الداودى درغام

اللواء/ إبراهيم صديق

صرح السيد المهندس/ **محمد عزت الداودى درغام** رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس بأنه قد تم البدء فى تكريك وصيانة الممر الملاحى والحوض ودائرة الدوران لمشروع ميناء شرق بورسعيد بكمية تكريك فى حدود 4 مليون متر مكعب بقيمة تعاقدية 23.036.800 يورو تنفذ خلال عامين ويتم التنفيذ بالوحدات البحرية التالية:-

* الكراكة الماصة الناقلة سينا التابعة لمقاول الباطن الشركة المصرية الهولندية حمولة 4500 متر مكعب .
* الوحدة البحرية تمساح 3 (المتخصصة فى تسوية قاع البحر) التابعة لشركة التمساح لبناء السفن .
* اللنش الزرقا أحدث إنتاج لشركة التمساح لبناء السفن والذى تم إعداده وتجهيزه طبقاً للمواصفات العالمية للقيام بأعمال المساحة البحرية .

– تم التسليم النهائى لعدد/1 قاطرة تراكتورز فويت شنيدير قدرة شد 50 طن لأغراض المصاحبة والإطفاء وجارى التسليم النهائى للقاطرة فويت شنيدير قدرة شد 50 طن لصالح هيئة ميناء دمياط .

– نظراً لريادة الشركة فى بناء القاطرات تراكتورز فويت شنيدير فى مصر والعالم تم التعاقد على بناء وتوريد عدد/ 2 قاطرة أعالى بحار تراكتورز قدرة شد 50 طن لأغراض المصاحبة والإطفاء لصالح هيئة ميناء بورسعيد

– جارى بناء قاطرة طراز لؤلؤ قدرة 375 حصان لصالح هيئة قناة السويس.

– تمتلك الشركة عدد/2 ترسانة لبناء السفن (الإسماعيلية مزودة برافع سفن 1500 طن – ترسانة أبو قير)

– تمتلك الشركة رافع للوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن بجميع أنواعها ويستخدم فى صيانة الوحدات البحرية لهيئة قناة السويس وشركات خدمات البترول والغاز وصيانة وحدات قوات متعددة الجنسيات وقاطرات هيئات الموانئ وسفن نقل البضائع وناقلات البترول والمياه قدرة 1500 طن.

– تمتلك الشركة أسطول من الوحدات البحرية المتخصصة (ورش عائمة – سفن خدمة– سفن متعددة الأغراض – سفن تركيبات وصيانة – قاطرات ولنشات خدمة ورباط ومساحة بحرية وكراكة وسيتراك تعمل فى خدمة حقول الغاز والبترول البحرية وصيانة المراسى البترولية البحرية ومنصات البترول البحرى والموانئ.

– تقوم الشركة بصيانة العائمات والمساعدات الملاحية لخدمة الملاحة بخليجى السويس والعقبة لصالح هيئة السلامة البحرية .

– تم الإنتهاء من صيانة شمندورة الرباط والشحن حمولة 350.000 طن لشركة سوميد.

– جارى الإنتهاء من تطوير محطات المياه ببورسعيد والسويس.

– جارى الإنتهاء من توريد وإنشاء المرحلة الثانية لخطوط الزهر 1200 مم ببورسعيد.

– لدى الشركة إدارة غطس تعمل طبقاً لمنظومة IMCA، MARINE، DIVING العالمية والغطاسين مؤهلين للعمل طبقاً للمنظومة العالمية ويعملون بشركات البترول والغاز كما تم تطوير معدات الغطس بالشركة طبقاً لمتطلبات شركات البترول والغاز ومنظومة IMCA، MARINE، DIVING وأصبحت الشركة الوحيدة على مستوى الشرق الأوسط الحاصلة على الشهادات فى أعمال الغطس.

– قامت الشركة بتطوير جميع الوحدات واللنشات لتساير مستجدات العصر ومتطلبات شركات البترول وتم تجديد عقود تأجير جميع وحدات الشركة البحرية لشركات البترول والغاز.

– تقوم الشركة بصيانة وتشغيل وتطقيم أسطولها البحرى والمكون من عشرون وحدة بحرية متخصصة طبقاً للمنظومة العالمية CMID/IMO مع تطبيق جميع متطلباتها ومعايرها من GMDSS, SOLAS,MARPOL, LOAD LINE وطبقاً لمتطلبات برتش بتروليم وبرتش غاز وهيئات التصنيف العالمية.

– ونظراً لحرص إدارة الشركة على الحصول على الشهادات المؤهلة لجعل الشركة فى نصاب الشركات العالمية العاملة فى مجالات تخصصها وذلك بالحصول على الشهادات الآتية:-

HSE-ISO9001-2000-ISM-OHSAS18001-1999-IMCA MARINE DIVING

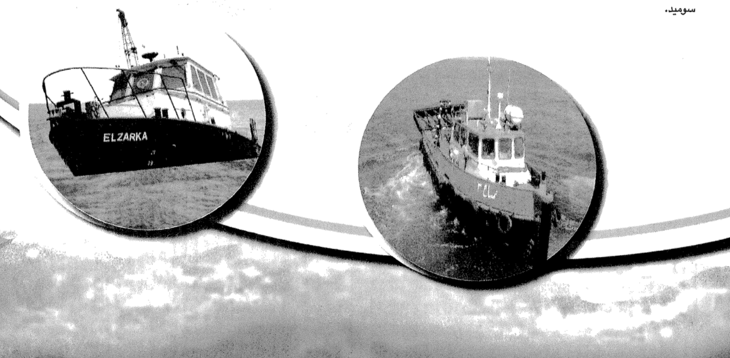
وهى شهادات المنظومة الدولية للسلامة والصحة المهنية والبيئة وفى أعمال الغطس والبحرية وتشغيل السفن والتى جعلت الشركة فى مصاف الشركات العالمية فى مجال بناء واصلاح السفن والعمليات البحرية وخدمات البترول والغاز .

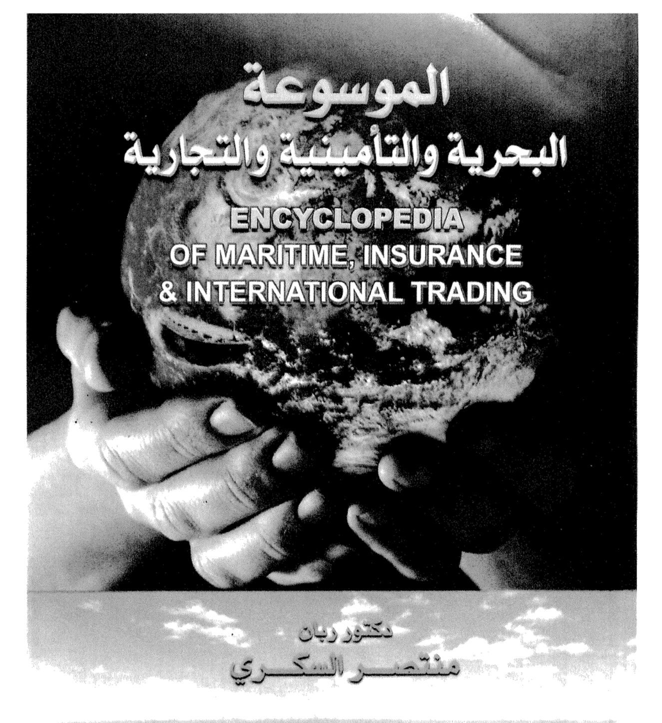
– جارى دراسة تكريك الميناء التخصصى للنشأت برأس شقير الخاص بشركة جايكو.

– جارى دراسة توريد وتركيب المساعدات الملاحية لتأمين وسلامة الملاحة من القاهرة إلى دمياط بطول 240 كم لحساب الهيئة العامة للنقل النهرى.

– حصلت الشركة على عضوية إتحاد مقاولى الأعمال البحرية العالمية .

– وقد تحقق ذلك بفضل مساندة السيد الفريق / **أحمد على فاضل** رئيس هيئة قناة السويس وإدارة الشركات بهيئة قناة السويس والعاملين بالشركة الذين يمتلكون خبرات عالية ونادرة فى مجالات عمل الشركة.





هذه الموسوعة هى الأولى فى سلسلة الموسوعات التى سوف تنشر إن شاء الله تباعاً فى مجال النقل البحرى.

وتعتبر هذه الموسوعة من أهم الموسوعات المتعلقة بمجال النقل البحرى نظراً لما تحتويه من مصطلحات تجارية وفنية مستخدمة فى عقود التجارة الدولية كما تحتوى أيضاً على عقود التجارة الدولية والتزامات كل من البائع والمشترى طبقاً لهذه العقود. وتشمل هذه الموسوعة أيضاً الإختصارات الشائعة فى مجال النقل الدولى عاماً والنقل البحرى خاصة وكذلك تحتوى على شرح واف للتأمين البحرى ونوادى الحماية والتعويض، كما تعرض أيضاً بعض المقالات المتناولة بالشرح لغرفة التجارة وهيئات التصنيف الدولية.

الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME, INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING

الحلقة الأولى

دكتور ربان / منتصر السكرى

الباب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة فى عقود التجارية الدولية (الإنكوتيرمز وترجمتها باللغة العربية)

1 - **الترك الداخلى:** ترك السفينة أو التخلى عنها وهجرها بسبب تعرضها لحادث خطير يؤدى إلى هلاكها. كما يستعمل هذا المصطلح أيضاً للتعبير عن التوقف عن إستكمال الرحلة البحرية أو إلغائها

2 - **منذ البداية:** مصطلح لاتينى معناه "منذ البداية"

3 - **على ظهر السفينة:** أو على متن الطائرة.

4 - **خارج البلاد:**

5 - **فسخ أو إلغاء:** فسخ أو إلغاء العقد أو مشارطة التأجير

6 - **القضاء والقدر:** الفعل أو الحادث الذى لا يمكن لقوة بشرية أن تتحكم فيه أو تمنعه

7 - **الخسارة الكلية الفعلية:** بند يرد عادة فى وثائق التأمين مؤداه أن الخسارة الكلية الفعلية قد ترد فى إحدى الحالات الأربعة التالية:

(1) إذا تحطم الشئ المؤمن عليه كلية

(2) إذا رأى المالك أن الشئ المؤمن عليه يتعذر أو يستحيل إسترداده أو معالجته أو إصلاحه

(3) إذا حدث تغيير فى طبيعة البضاعة بحيث يمكن القول بأنها لم تعد نفس البضاعة التى تم التأمين عليها

(4) إذا إعتبر الشئ محل التأمين (سفينة أو بضاعة منقولة على سفينة) "مفقودا طبقاً لمفهوم "اللويدز"

- **الخسارة الكلية الإعتبارية:** ويستخدم هذا المصطلح فى وثائق تأمين السفن (مده) ويفيد أن السفينة تعتبر فى حكم الهلاك الكلى إذا كان قيمه إصلاحها أو مصاريف إنقاذها تتجاوز قيمتها التأمينية **وهذا ينطبق أيضا فى حالة التأمين على البضاعة.**

8 - **الخبير الإكتوارى:** خبير متخصص فى عمليات التأمين وحساباتها

9 - **عمولة النولون:** العمولة المستحقة للمستأجرين أو لوكلائهم وتستقطع من النولون. وهى من الناحية العملية تعتبر تخفيضا للنولون

1- ABANDONMENT:
Abandonment of ship
OR
Abandonment of voyage

2- AB INITO
(Latin)

3- ABOARD
On board ship, train or plane etc...

4- ABROAD
In a foreign country

5- ABROGATION
The cancellation of a contract or a charter party

6- ACT OF GOD
Incident or accident which human precaution and control are unable to prevent.

7- ACTUAL TOTAL LOSS
This relates to an insurance policy and can occur in any of four ways:

(1) The property is completely destroyed;
(2) The owner is irretrievably deprived of the property;
(3) Goods change their character to such a degree that they can be said to be no longer the thing insured by the policy;
(4) The subject matter of the insurance, be it ship or goods on board the ship that is corded as "missing" at Lloyds

-Constructive Total Loss
Where the Assured abandons the subject matter insured to the underwriter and claims a total loss. He can do this when he is deprived of the insured property and is unlikely to recover it, or in the following circumstances:
(1) Ship
The cost of recovery and repair would exceed the insured value
(2) Cargo
The cost of recovery, reconditioning and forwarding would exceed the value of the goods at destination.

8- ACTUARY
An expert who makes calculations for insurance companies

9-ADDRESS COMMISSION
A commission due to charterers or their agents, practically a reduction of the freight.

10 - **منسوب إلى (أو حسب) القيمة:** بعض النوالين أو أقساط التأمين تحسب على أساس قيمة البضاعة

* رسم على حسب القيمة أو رسم نسبى لتمييزه عن الرسم الثابت أو المحدد
* نولون البضاعة محسوباً على حسب قيمتها
* دمغة نسبية

11 - **عقد النقل البحرى:** عقد بين الناقل والشاحن لنقل بضاعة على سفينة، وتعتبر مشارطات التأجير وسندات الشحن من عقود النقل البحرى

12 - **الجنوح:** إذا
تكون السفينة قد جنحت أو (شحطت) عندما يصعب عليها أن تطفو بحرية فوق الماء ويكون قاعها مرتكزاً على قاع البحر أو النهر أو الميناء فلا تستطيع أن تتحرك

13 - **ممر أو ممشى بالسفينة:** ممر ضيق داخل السفينة أو على سطحها

14 - **جميع المخاطر:** بند يرد وثائق التأمين على البضائع مفادة أن التأمين يغطى حالات الفقد أو الخسارة التى تحدث مصادفة حسب الظروف ولكن التأمين فى هذه الحالة لا يغطى حالات الفقد أو الخسارة الحتمية التى يتعذر تجنبها.
وتنص الوثيقة عادة فى مثل هذه الحالة على إستبعاد مخاطر معينة من التغطية التأمينية

15 - **حصة أو توزيع الحصص:** الحصة التى تخص أحد الأطراف، أو القيام بعملية توزيع الحصص على الأطراف المعنية

16 - **لجميع الأغراض:** فى أعمال تأجير السفن ينص أحياناً على الوقت المسموح به للشحن والتفريغ معاً برقم واحد مع ذكر مصطلح "لجميع الأغراض"
مثال: 8أيام عمل يسمح بها الجو كل 24 ساعة مستمرة ولجميع الأغراض

17 - **التقويم (النتيجة):** التقويم، والبيانات الخاصة بمعرفة أيام وأسابيع وشهور السنة

18 - **ضمان السفينة طافية:** مصطلح يطلق على شرط التعهد بإستمرار السفينة طافية أو عائمة بمعنى أن يضمن المستأجرون للسفينة مرسى أمناً فى مياه ذات عمق كاف

19 - **المكتب الأمريكى لتصنيف السفن:**
الهيئة الأمريكية المختصة بتصنيف وتسجيل السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية

10- AD VALOREM
Certain freights or insurance premiums are based "ON THE VALUE" of a Cargo
- AD Valorem Duty
- AD Valorem Freight
- AD Valorem Stamp

11 -AFFREIGHTMENT
A contract to carry goods by ship. Charter- parties and bills of lading are contracts of affreightment

12- AGROUND
A vessel is aground if she is not freely floating in water, but her bottom has touched the ground of the sea, a river, or a port and she cannot move.

13- ALLOTMENT
A narrow passage in a ship

14-ALL RISKS
An insurance term used in cargo insurance which means that the policy covers the insured property for loss caused by any fortuity.
The policy does not cover inevitable loss.
In practice, such a policy always specifies certain risks that are excluded from cover.

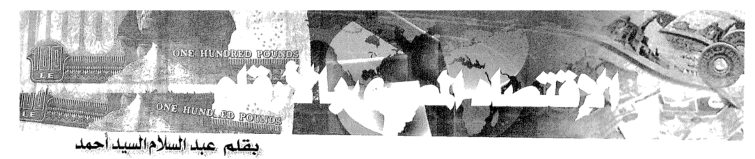
15- ALLOTMENT
Distribution, or apportioning, a share allotted to any one

16- All Purposes
In chartering the time allowed for loading and discharging is sometimes stipulated together in one figure with the remark "all purpose" ,
e.g. " 8 weather workings days of 24 consecutive, all purposes"

17- Almanac
A table of days, weeks, and months

18- ALWAYS AFOAT
Term stipulating that a ship must remain afloat at all times,
I.e. charterers to guarantee safe berth with sufficient water.

19- AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
Classification institution of the USA (see classification).



بقلم عبد السلام السيد أحمد



أستعرض الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى المصرى البيان الصحفى للبنك الذى أعلن إستمرار تحسن أداء الإقتصاد المصرى مع العالم الخارجى خلال السنة المالية 2008/2007 حيث حقق ميزان المدفوعات فائضاً كلياً بلغ حوالى 5.4 مليار دولار مقابل 5.3 مليار حققها فى السنة السابقة، وكان من نتيجة ذلك زيادة رصيد الإحتياطيات الدولية بذات القدر نتيجة محصلة لصافى التدفق للداخل فى ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية البالغ 7.1 مليار دولار، وفائض ميزان المعاملات الجارية البالغ نحو 0.9 مليار دولار الذى جاء محصلة الفائض المحقق فى كل من ميزان الخدمات وصافى التحويلات بدون مقابل.

وأكد البيان على أن الصادرات السلعية حققت زيادة بلغت 7.3 مليار دولار بمعدل 33.3% لتبلغ حوالى 29.4 مليار دولار، وكان ذلك محصلة لزيادة الصادرات البترولية بمعدل 43.2%، والصادرات غير البترولية التى تمثل السلع تامة الصنع والمواد الخام بنسبة 25%، كما أن الواردات السلعية أرتفعت أيضاً بمعدل 37.8% أى بمقدار 14.5 مليار دولار لتبلغ 52.8 مليار دولار، ويرجع ذلك إلى الزيادة فى الواردات البترولية الملموسة، بجانب ارتفاع الواردات غير البترولية بمعدل 26.4%، وقد مثلت كافة المجموعات السلعية وعلى رأسها السلع الوسيطة 33.6% من إجمالى الزيادة فى الواردات .

الميزان الخدمى

حقق الميزان الخدمى فائضاً فى السنة المالية 2008/2007 وصل إلى 15 مليار دولار وذلك مقابل 11.5 مليار دولار خلال السنة المالية السابقة ويرجع ذلك إلى إرتفاع المتحصلات الخدمية بمعدل 33 % والتى من أهم بنودها :

- الإيرادات السياحية التى تصاعدت بمعدل 32.3 % لتصل إلى 10.8 مليار دولار .
- متحصلات النقل نتيجة لارتفاع حصيلة رسوم المرور فى قناة السويس بمعدل 23.6 % لتبلغ حوالى 5.2 مليار دولار ولزيادة عدد السفن العابرة والحمولة الصافية بالإضافة إلى المتحصلات من دخل الإستثمار بمعدل 8 %

صافى التحويلات

حقق صافى التحويلات بدون مقابل إرتفاعاً بمعدل 32.2 % ليصل خلال السنة المالية محل العرض ليصل إلى حوالى 9.3 مليار دولار مقابل 7.1 مليار خلال العام المالى السابق .

ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية

بالنسبة لميزان المعاملات الرأسمالية والمالية مع العالم الخارجى فقد أكد البيان على تصاعد الإستثمار الأجنبى المباشر فى مصر خلال السنة المالية 2008/2007 ليحقق صافى تدفق للداخل قدرة 13.2 مليار دولار مقابل 11.1 مليار دولار خلال السنة المالية السابقة حيث بلغ صافى الإستثمارات الواردة لتأسيس شركات جديدة أو زيادة رؤوس أموالها 6.4 مليار دولار مقابل 5.2 مليار دولار خلال السنة المناظرة .

وسجل الإستثمار الأجنبى المباشر فى قطاع البترول صافى تدفق للداخل بلغ 4.1 مليار دولار مقابل 3 مليار دولار، كما أن حصيلة بيع شركات محلية لمستثمرين أجانب سجلت خلال العام 2.3 مليار دولار مقابل 2.8 مليار دولار، وحقق الإستثمار فى شراء عقارات حوالى 400 مليون دولار.



يوسف بطرس غالى — دكتور فاروق العقدة

التبادل التجارى مع الدول العربية

صرح الدكتور وزير المالية بأن أرقام التبادل التجارى بين مصر والدول العربية – فى إطار اتفاقية تيسير التجارة العربية – شهدت تحسناً ملحوظاً خلال الفترة الأخيرة حيث بلغ حجم التبادل التجارى بين مصر والدول العربية المتضمنة للاتفاقية حوالى 38 مليار جنيه عام 2007 مقابل 25.6 مليار جنيه عام 2005 بنسبة نمو 48%، وبلغ حجم الصادرات المصرية للدول العربية المنضمة للإتفاقية – والتى تضم الإمارات والبحرين وتونس والسعودية والسودان واليمن وسوريا والعراق وعمان وقطر والكويت ولبنان وليبيا والمغرب بالإضافة إلى مصر – نحو 12.2 مليار جنيه عام 2007 مقابل 9 مليارات و867 مليون جنيه عام 2005، وبذا تصل نسبة النمو فى الصادرات المصرية حوالى 24%، وتعتبر السعودية أكبر دولة عربية مستوردة من مصر خلال عام 2007 حيث بلغ حجم الصادرات إليها نحو 2.219 مليار جنيه تليها سوريا بحجم صادرات 2.108 مليار جنيه، ثم لبنان بحجم صادرات 1.682 مليار جنيه، تليها ليبيا بحجم صادرات 1.423 مليار جنيه، ثم دولة الإمارات العربية بحجم صادرات 982 مليون جنيه، كما أن السعودية تأتى على رأس الدول المصدرة لمصر بواردات وصلت قيمتها إلى حوالى 12.521 مليار جنيه، تأتى بعدها الكويت بحجم واردات حوالى 6.101 مليار جنيه، ثم الإمارات بحجم واردات حوالى 1.616 مليار جنيه، ثم ليبيا بحجم واردات نحو 1.5 مليار جنيه، ثم سوريا بحجم واردات نحو 1.179 مليار جنيه.

خطوط هيونداى
تدخل ميناء الإسكندرية
وخدمة جديدة لموانئ العقبة والحديدة

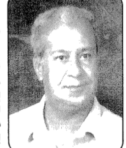
إستكمالاً للمسيرة الناجحة لخطوط هيونداى فى مصر بدأ الخط فى خدمة ميناء الإسكندرية بصفه منتظمة وذلك بعد أن تعاقدت مع شركة الإسكندرية لتداول الحاويات و قد استقر الرأى على الدخول بمحطة ميناء الإسكندرية من خلال إبحار أسبوعى من موانئ الشرق الاقصى والصين والبحر المتوسط والبحرى الأسود بإستخدام ميناء دمياط كميناء محورى و ذلك عن طريق خدمه MEX، MED،EBX وأفاد المهندس مدحت القاضى نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادمار للملاحة الوكيل العام لخطوط هيونداى بمصر أن الخط قد بدأ فى خدمة كل من ميناء العقبة بالأردن والحديدة باليمن من خلال إبحار أسبوعى من ميناء دمياط وهى موانئ هامة جداً من شأنها أن تساهم فى تفعيل إتفاقيه التجارة العربية الحرة وقد صرح القاضى أن الخط قد قرر التوسع فى تقديم خدماته فى مصر على خلفيه النمو الاقتصادى فى البلاد والتطور الملحوظ فى الموانئ و محطات تداول الحاويات وأضاف السيد تشيرنوف مدير الخط فى مصر أن خطوط هيونداى تنوى التوسع فى تقديم خدماتها فى مصر كما يتميز الخط بتوفير الحاويات الفارغة اللازمة للتصدير بأنواعها بالإسكندرية ودمياط وبورسعيد ومنطقة القاهرة الكبرى



البنوك والتمويل الإستثمارى لأساطيل السفن

الجزء الأول

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



أولاً - أهمية صناعة تمويل السفن:

هذه الصناعة الدولية نشاطاً والقومية فى قطاع إقتصادى يعد من أهم القطاعات المنتجة للخدمات المصدرة للأسواق الدولية تعد صناعة يعتمد الإستثمار فيها على مدى التفهم لضرورة إدماجها فى عمليات إعادة تأهيل وهيكلة خريطة محاور التنمية والنمو فى مصر بما يعزز من دور هذه الطاقة الإنتاجية التى تحقق تدفق الصادرات الخدمية للعالم الخارجى من جانب وورود فيض من العملات الأجنبية للإقتصاد القومى من جانب آخر.

غير أن هذا الإستثمار طويل الأجل يرتكز على عدة مفاهيم عملية ذات جدوى لا تحتمل الأرجاء، وأهم هذه المفاهيم هو التناظر المتوازن ما بين وظيفة التمويل ودور الإستثمار. فالتمويل لشراء سفن من جانب البنوك يعد إستثماراً لأرصدة الأموال المتراكمة لديها دون إستخدام أو توظيف إقتصادى مجد.وشراء السفن من جانب الملاك القائمين أو الملاك الجدد يعد إستثماراً تنموياً يوسع من رقعة الأصول والطاقات الإنتاجية، ومثل هذه العلاقات التعاقدية لا يمكن قياسها أو حسابها على نحو رقمى بحت بل يحكمها روح ومعيار الجدية والشفافية والإطارات التفاهمية ما بين ملاك السفن المستثمرين والبنوك الممولة.

ومن قبيل الجدية والشفافية فإن البنوك و/ أو مؤسسات التمويل التى تميل إلى الإستيثاق من أن السفينة المشتراة سواء أكانت جديدة أو مستعملة تساوى بالفعل قيمة القرض التمويلى الذى منح من أجل شرائها وأنه لن تكون هناك فاتورة باهظة الكلفة لمتطلبات الصيانة والإصلاح مما يؤثر سلباً على العمر الإنتاجى للأصل المشترى (السفينة) بالإضافة إلى حقيقة عمر السفينة وحالتها الفنية وقيمتها السوقية الحقيقية ومستواها التكنولوجى.

وفى هذا الصدد أيضاً فالجهة المقرضة /الممولة من صلاحياتها التأكد من طراز السفينة (Ship Type) المزمع شراؤها وفئتها (Class) والعلم الذى تحمله (Flag) . وما هى الجهة التى تولت عملية التقييم سواء أكانت سمساراً (Shipbroker) أو فريق سماسرة البيع والشراء (Sale and purchase brokers) الذين بوسعهم تحديد القيم الدقيقة العادلة فى هذا الشأن.

ثانياً: معايير تملك السفن ومبررات تمويلها:

ومن المعروف أن هناك معايير واضحة وقاطعة يتعين على المقترض والمقرض أن يتحرياها عند الشروع فى شراء السفينة التى يراه تملكها.

1 - ما هى طبيعة نشاطه التجارى فى ميدان النقل البحرى والتجارة البحرية الدولية وما هى المناطق الجغرافية التى ستعمل فيها السفينة.

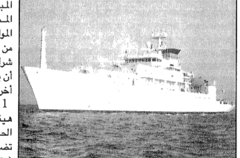
2 - وما هى الخيارات أو الاحتمالات الأخرى للنقل التجارى البحرى التى يمكن أن تستخدم فيها السفينة .

3 - وما هى المواصفات المثلى الفنية للسفينة وآلاتها (Machinery) وتجهيزاتها (Equipment) .

4 - الثمن العادل المقوم تقويماً مالياً سليماً الذى ينبغى دفعة مع الأخذ بعين الإعتبار حوجفة السفينة (Dry- docking) أى إدخالها إلى الحوض الجاف لاجراء بعض التعديلات أو التحورات عليها (Modifications) إذا لزم الأمر .

5 - هذه المهام هى فروض لازمة على مستوى الإشتراطات التمويلية من الأصوب أن يتكفل بها رجل الأعمال

6 - الذى يعزم على شراء سفينة. فان اخفق فى الالتزام بتمويلها سيبادر البنك المقرض أو المؤسسة التمويلية إلى القيام بها ضمانا لمأمونية القرض (Reliability) .



وإلى جانب هذه الخطوات المبدئية التى يقوم بها المشترى للتيقن من المواصفات الفنية والتثبت من ملاءمة السفينة المحتمل شراؤها لمتطلباته . فان عليه أن يقوم بالتحقق من شروط أخرى لابد من توافرها :

1 - مراجعة سجلات هيئات التصنيف الدولية الحالية والسابقة وما تضعه من تقارير الحوجفة (Dry-docking) والمذكرات المتعلقة بفئة (تصنيف) السفينة ومطالبات شركات التأمين والمؤمنين البحريين (Underwriters) إذا أتيح ذلك .

2 - القيام بفحص شامل على وداخل السفينة لبنيانها والمعدات والتجهيزات ومراجعة دورات الصيانة التى تمت للسفينة وسجلات ما تم من معاينات مع وجوب أن يتضمن الفحص الخزانات الجافة وخزانات مياه الصابورة بواسطة فنيين هندسيين وخبراء فى نظم تشغيل السفن .

3 - مراجعة نظام الإدارة على ظهر السفينة فيما يتعلق بالصيانة وأسلوب العمل المتبع، وكذلك السجلات التى توضح عدم التمسك المنتظم بأنظمة إدارة السلامة الدولية (ISM Code non- Conformity (records .

4 - والوقوف على نهج القدرة والكفاءة (Capability approach) يمكن للمشترى أن يقوم بزيارة لمقر مكاتب مالك السفينة ((البائع) للتيقن من نجاعة نظام الإدارة وأسلوب الإدارة الفنية لطاقم السفينة بحثا عن الكيفية التى تدار بها السفينة .

5 - الإستعانة بقاعدة البيانات التى تفصح عن أعطال الآلات والمعدات للاستعراب على التجهيزات على ظهر السفينة التى تثبت أنها باهظة التكاليف الإصلاح أوالإستبدال فى المستقبل ويمكن من ثم الإستعانة بقاعدة البيانات هذه للتزويد بتفاصيل حالات العطل المماثلة فى السفينة لمعرفة طبيعة ومدى وتكلفة والوقت الذى سيستغرقه الإصلاح .

6 - بعد التأكد من الحالة المادية (الفيزيقية) للسفينة يتم إجراء التقدير الفنى التقدير الفنى لتحديد ما إذا كانت الحالة ملائمة لعملية البيع والشراء المعنوية (Trade) .

7 - أن يقوم المشترى بعملية مراجعة للسوق البحرية لمعرفة مدى ملاءمة سعر السفينة .

8 - إستقصاء مدى دقة التقويم / التثمين المبنى على أساس العوامل والعناصر وثيقة الصلة بالموضوع التى تعين على المقارنة ما بين السفينة ومثيلاتها الأخريات .

ثالثاً- تمويل سفن جديدة تحت الإنشاء :

تكاد تكون المعالم الإرشادية (parameters) التى يجرى توخيها فى شراء السفن القائمة (Existing Tonnage) هى ذاتها التى تطبق فى إقتناء السفن الجديدة (New Buildings) إلا أن هناك بعض الاحترازات التى لا ينبغى تجاوزها وهى:

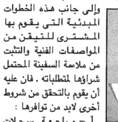
1 - فى مرحلة التصميم من المستحسن التمويل على قاعدة معلومات أعطال الآلات البحرية لإختيار الطراز الأنسب للسفينة تحت الإنشاء ومدى ملاءمة هذه الآلات لطبيعة المهام التى ستقوم بها.

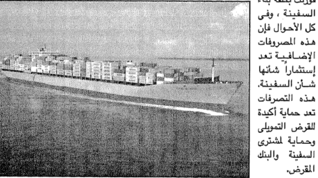
2 - إستمداد المشورة فيما يتصل بالجوانب التجارية والإدارية والفنية ودراسة أحوال العاملين على السفينة وفاعليتهم (Ergonomics) بشأن السفينة التى يراد بناؤها. مع الأخذ فى الإعتبار أسلوب الإدارة المنتهج فى الشركة التى ستمتلك السفينة ومستوى المعارف العملية لطاقم البحارة الذى سيعمل عليها.

3 - ولكون السفينة تبنى عادة فى ترسانة دولة أجنبية ذات لغة وثقافة مغايرة فمن الأجدى الإستعانة بممثل من ذات الدولة لحماية مصالح المقترض. وكذلك يفضل تكليف شخص محترف للقيام بمهام ضابط عمل للمشروع (Project Manager) وتولى مهام ضابط الاتصال ما بين بناء السفينة ومالكها.

4 - فى حال عدم قيام ترسانة بناء السفن بتزويد السفينة قيد الإنشاء من لدنهم بالماكينات والمعدات يمكن لمالك السفينة أن يقوم بنفسه عن طريق مختصين بفحص هذه الماكينات والمعدات قبل أن يشحنها موردها إلى الترسانة. ويحقق ذلك تلافى أى معوقات لاحقه بالإضافة إلى خفض التكاليف الإضافية.

5 - ومن بديهيات الأمور فإن أى راغب فى شراء سفينة مستعملة أو جديدة سيزيد من إيلاء كل هذه المعايير والضوابط عنايته لأن أى مصروفات إضافية سيتحملها ستكون طفيفة إذا قورنت بكلفة بناء السفينة ، وفى كل الأحوال فإن هذه المصروفات الإضافية تعد إستثماراً شأنها شأن السفينة. هذه التصرفات تعد حماية أكيدة للقرض التمويلى وحماية لمشترى السفينة والبنك المقرض.





بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة • ارجعي إلى ربك راضية مرضية • فادخلي في عبادي • وادخلي جنتي"

صدق الله العظيم

رئيس مجلس الإدارة

نائب رئيس مجلس الإدارة

وأسرة التحرير

وجميع العاملين

بمجلة إنترناشيونال

ينعون ببالغ الحزن والأسى

والـــد

اللواء بحرى متقاعد

منير سعد محمد أبو سمره

رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب

الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية

ووالد حرم

اللواء بحرى متقاعد

ممدوح توفيق دراز

رئيس هيئة موانى البحر الأحمر

داعين الله أن يتغمد الفقيد الكريم

بواسع رحمته وينزله فسيح جناته

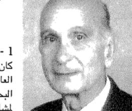
ويلهم آله وذويه الصبر والسلوان



عن مجلة BIMCO BULLETIN AUG 2004



عوامل الإرتقاء بأهلّية العاملين فى البحر



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

1 - إختيار العاملين فى البحر:

كان العمل فى البحر مهنة تجذب الشباب كوسيلة لمشاهدة العالم. وفى الدول البحرية التقليدية كانت مهنة العمل فى البحر مهنة مُحترمة إجتماعياً، إلا أنه توجد الآن سبُل أخرى لمشاهدة العالم، كما أصبح للتقاليد العائلية للعمل فى البحر تأثيراً قليلاً. وأكبر تغيير فى هذا الشأن يوجد فى اليونان حيث أن الشباب هناك أصبحوا لا يتحمّسون فى إتباع آباءهم فى العمل فى البحر نظراً لوجود فرص عمل أخرى مفتوحة أمامهم.

إذن - لماذا يرغب الشباب فى العمل فى البحر فى القرن الواحد وعشرين؟

للعديد من الناس، فإن مهنة العمل فى البحر مختلفة ومُشوقّة وتُعتبر مغامرة حقيقية وفرصة لكى يكون الفرد فى النهاية مسئولاً عن إدارة وتشغيل سفينة تجارية تجوب البحار بين الموانى والتى تعتبر حلقة غالية ومهمة فى التجارة الدولية.

أما للبعض الآخر من الناس، فإن إختيار العمل فى البحر هو وسيلة للكسب المادى، وذلك عندما تكون الوظائف قليلة والماهيات ضعيفة فى بلادهم، ويكون العمل فى البحر فرصة لتكوين عائلة والإدّخار للمستقبل. وهذه الفئة تنطبق على العديد من العاملين فى البحر من الدول النامية ودول شرق أوروبا التى كانت ضمن الإتحاد السوفيتى الماضى.

وبالرغم من أن العمل فى البحر شاق، فإن العديد ممن يعملون أساساً لتحقيق المكسب المادى يمكن تشجيعهم على الإستمرار فى العمل فى المهنة وذلك بالقيادة والإدارة الجيدة. أما لتعبئة المزيد من الشباب للعمل فى البحر فإنه يلزم جعل المهنة البحرية مشوقّة والنشر والإعلان عن فضائلها على أكبر عدد من الشباب المتعلم من ذوى الصلاحيات والقدرات.

وكان أسلوب الإختيار يعتمد على ملء طلب الإلتحاق بالعمل البحرى والمقابلات الشخصية. ولم يكن هذا الأسلوب علمياً ومشجعاً، وكانت هناك فرص كثيرة للإختيار الخطأ من بين المتقدمين . وبالنسبة للمستقبل، فإن هناك أساليب حديثة وتقنية جديدة تُستخدم ليكون الإختيار أسرع وأكفأ وبفكر أحسن لأفضل الصلاحيات والقدرات، فالإهتمام بالإختيارات الجيدة يمكن أن يوّفر أخطاءً غالية تظهر فيما بعد.

2 - التعليم البحرى:

إن الشباب المتعّلم لديه خيارات واسعة للعمل فى المهن المختلفة، وهم أيضاً يسهل تعليمهم بسرعة ، وهم عادةً حريصون على التقدم والإرتقاء فى مهنتهم ويتطلعّون إلى الدرجات والفُرص ذات المنفعة والمصلحة لهم. أما الشباب الذين لم توجد لديهم الفرصة للتعليم الجيد - كما هو الحال فى معظم الدول النامية - فإنهم إذا أُعطوا الفرصة للتعلّم قد يكون بإستطاعتهم حُسن الإستيعاب. كما أن بعض الشباب الذين لديهم الفرصة للتعلّم قد يكونوا أقل إستيعاباً للعلم لقدراتهم المحدودة أو لنقص دوافعهم . وهؤلاء يكون تعليمهم أصعب، وهم لا يستطيعون إستيعاب وفهم العلوم وبصفة خاصة العلوم الحديثة المطلوبة للعمل فى البحر.

إلا أن الذين يتعلمون ويستوعبون العلم ببط قد يبذلون جهداً للتأهل للعمل وسيكونون سعداء بالأعمال الروتينية وفى الوظائف التنظيمية التى لا تعجب النابهين من قرنائهم وزملائهم . وعملياً فإننا نحتاج إلى البعض من هؤلاء ومن هؤلاء للعمل فى البحر مع مراعاة توفير المناهج التعليمية المناسبة لكلٍ منهما.

وهناك تغييرات دائماً فى الأوضاع العالمية فالإقتصاديات فى الصين والفلبين وشبه القارة الهندية وشرق أوروبا .. ألخ ستتقدم، وبالتالى فإن مصادر الأيدى العاملة فى البحر ستتأثر تبعاً لذلك، ونرجو أن يستطيع قطاع التعليم البحرى مسايرة هذه التغييرات فى العالم.

فيجب أن تتم مراجعة مناهج التعليم فى المؤسسات التعليمية البحرية بإستمرار للتأكد من أن الوقت المخصص للتعليم البحرى بها سيركز على القضايا الضرورية اللازمة، وألاّ يكون هناك مضيعة فى تعليم المواد القديمة أو الغير نافعة للعمل البحرى الحديث. وهذا يحتاج إلى بحث وإكتشاف ما هو ضرورى عملياً . وهذا يعتمد على الخبرة والقدرة لأعضاء هيئات التدريس وإعطائهم الفرصة والوقت الكافى للإطلاع على التغييرات والتحديث فى الصناعة وفى تشغيل السفن.

وإختيار أعضاء هيئات التدريس فى الكليات والمعاهد البحرية مهمة شاقة. وقد إهتمت بهذا الموضوع المنظمة البحرية الدولية IMO وقامت بتشجيع إستخدام الوسائل الحديثة للتعليم مثل VMI - VIDEOTEL MARINE INTERNATIONAL وذلك لرفع مستويات التدريس وبتزويدها بوسائل التعليم الفائقة ويشترك فى تحديث المعلومات فى هذه الوسائل التعليمية مجموعة من ملاّك السفن والقائمين بالتشريعات البحرية وغيرهم، وهم يقدّمون البحوث فى المواد التعليمية الأكثر حاجة ومناسبة للعمل فى البحر.

3 - التدريب البحرى:

وبنفس الأهمية لمناهج التعليم فى الكلّيات البحرية تكون أهمية فُرص التدريب العملى فى البحر، وفى الآونة الأخيرة فإن التدريب العملى لمدة أربعة سنوات أو أكثر للحصول على الخبرة العملية قد إستُبدلت بأقل فترة تدريب بحرى بما يتفق مع التشريعات والتنظيمات الوطنية والدولية.

والأسلوب الحديث للتدريب البحرى يسمح للمتدربين الحصول على أهلّيتهم فى وقت قصير بدلاً من الوقت الطويل لسنوات فى البحر، وذلك بإستخدام المحاكيات SIMULATORS، فى الكلّيات البحرية ومراكز التدريب، التى تعطى المتدربين الفرصة للحصول على الخبرة فى التصّرف فى الظروف والمواقف الحرجة دون تعريض سفنهم للمخاطر لكن من هذا، فإن الوقت محدود والمحاكيات غالية وأكثر معاهد التدريب البحرى لا تستطيع شراءها أو تدبير الطواقم المتمّرنة على تشغيلها.

وفى نفس الوقت، فإن أحجام طواقم السفن قلّت عن ذى قبل، وعقود تشغيل البحارة فى الشركات الملاحية أصبحت استثناء أكثر منها قاعدة، كما أن البواعث لتدريب الجيل القادم من العاملين فى البحر قد فُقدت ولحُسن الحظ، فإن بعض الشركات الملاحية مستمرة فى الاعتراف بأهمية إعداد كوادرها وبالتالى فإنها حافظت على إجراءات التدريب وإستمرار تحديثها.

فبعض الشركات الملاحية الكبرى تقوم بالإعلان عن رغبتها فى قبول شباب للعمل على سفنها، وتقوم بإختيار الأعداد اللازمة لها من بين الراغبين فى العمل لديها، ثم تقوم بتدريبهم على سفنها كطلبة، ثم تقوم بمساعدتهم فى الإلتحاق بالكليات والمعاهد البحرية للحصول على المعلومات النظرية اللازمة لدخول الإمتحانات التى تنظمها الإدارات البحرية فى دُولهم للحصول على شهادة رسمية بالأهلّية للعمل فى البحر- كلاً فى اختصاصه - ثم تقوم بتعيين الحاصلين على شهادات الأهلية فى الوظائف المختلفة على سفن الشركة وتحديد مسئولياتهم.

ومن جهة أخرى ، فإن مساعدات التدريب أصبحت متوفرة لدى بعض الكليات ومعاهد التدريب البحرى. وهذه المساعدات مثل الفيديو وأقراص الفيديو الرقمية DIGITAL VIDEO DISKS - DVD وأجهزة التدريب بالحواسب والدراسات عن بُعد، كلها تسمح للشخص الراغب فى التدريب البحرى الإستفادة شخصياً دون الإعتماد على الضباط الكبار فى السفن المنشغلين فى أداء واجباتهم وأعمالهم. هذا بالإضافة إلى أن هذه الأجهزة الحديثة تساعد المتدربين على إختبار أنفسهم بأنفسهم.

والغرض من هذه الأجهزة الحديثة هو الإستفادة من الوقت الثمين بإستخدام التقنية الحديثة.

4 - الخبرة البحرية:

هناك إعتراف متزايد بأهمية تقديم النُصح والمشورة الصادقة كجزء من عمل الضباط العاملين فى البحر لمن هم دونهم وخاصة المتدرّبين الجدد . والضباط الأصاغر يرغبون ويحتاجون إلى الحصول على الخبرة البحرية وذلك بإعطائهم المسئولية تحت إشراف قادتهم والسماح لهم بإجراء الأعمال والعمليات والتعلّم من نجاحهم وفشلهم. وبهذا فإنهم يحصلون على الثقة بالنفس ويمكنهم التقدم فى العمل البحرى، كما أن على الضباط الكبار الذين يشرفون على من دونهم من الضباط، التأكد من أن الضباط الأصاغر لن يتخلوا عنهم فى المحن والمواقف الحرجة.

ولدى الشركات الملاحية الكبرى خططاً منذ ما يقرب من 50 عاماً لتقديم النُصح الصادق على ظهر سفنهم ويقومون بتشجيع إتباع هذه الخطط فى جميع فروع العمل على السفن.

5 - الدوافع والرضا بالعمل:

لكى ينجح طاقم السفينة فى العمل، ليس من الضرورى أن يكون كل أفراد الطاقم ممتازين، ولكن يحتاج الأمر إلى وجود إدارة جيدة لإيجاد الدوافع على العمل وتلبّى الإحتياجات الأساسية للأفراد وتنمّى روح الفريق بين الجميع. فهناك إحتياجات أساسية للأفراد كالرفاهية والصحة والراحات والأجور.. ألخ .

وحتى الآن، تركّز الأهلّية فى التعليم والتدريب على المستويات الفنيّة وما إذا كان أفراد طاقم السفينة يعرفون الأجهزة والمعدّات الموجودة على سفنهم وكيفية إستخدامها، أما التدريب على حُسن إدارة العمل والقدوة الحسنة فإنها تحتاج إلى إهتمام أكبر. فهناك قادة ومديرون، ولكن الأفضل أن يكون لديهم معرفة كيف يجعلوا أفراد الطاقم الواحد يتعاونون كفريق واحد وكيف يكسبون ثقة مرؤوسيهم ويحصلوا منهم على أفضل مجهود وأنهم راضون عن عملهم.

كما أن الأمور الكثيرة التى تحدث فى صناعة النقل البحرى ويتسبب عنها وضع التشريعات والتنظيمات غالباً ما تأتى نتيجة وقوع حادثة. ويجب علينا أن نعمل فى نطاق القوانين ولكن إذا كانت تطلعّاتنا فقط هى إتبّاع القوانين ، فإننا لن نحقق النجاح المطلوب.

السكة الحديد المفترى عليها

الجزء الأخير



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

فى العدد السابق عرضنا حجم الإستثمارات التى تمت منذ عام 1983/82 حتى 2004/2003 وأهم المشروعات التى تم تنفيذها والإنجاز الكمى والقيمى للهيئة فى الفترة من 2001/2000 وحتى 2005/2004 وتبين أن حجم حركة نقل الركاب قد أرتفع بنسبة 30% وأن عدد الركاب قد أرتفع بنسبة 68.2% وأن حجم حركة نقل البضائع قد أنخفض بنسبة 8.7% وأن وزن البضائع قد أنخفض بنسبة 8.3% وأن إيرادات نقل الركاب قد أرتفعت بنسبة 38.7% وإيرادات نقل البضائع قد أرتفعت بنسبة 9% وأن العجز فى السكة الحديد قد بلغ 47.3 مليون جنيه بعد إستبعاد الإهلاك والفوائد فى عام 2005/2004 مقابل عجز قدره 10.3 مليون جنيه فى عام 2001/2000 .

ونعرض فيما يلى إنجاز الهيئة فى عامى 2006/2005 ، 2007/2006

1 - الإنتاج الكمى:

يوضح الجدول التالى حجم الحركة للركاب والبضائع

بيان	2005/2004	2006/2005	2007/2006
الركاب			
عدد الركاب مليون راكب	434	437	384
حجم الحركة (مليون راكب.كم)	54684	54883	48384
البضائع			
(مليون طن)	11	10.77	8.3
حجم حركة البضائع مليون طن.كم	3850	4175.3	2905

ومنه يتبين أن عدد الركاب قد أرتفع فى عام 2006/2005 بنسبة 0.7% عن عام 2005/2004 وأنخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 12.1% عن عام 2006/2005 وبنسبة خفض قدرها 11.5% عن عام 2005/2004

وأن حجم الحركة بالمليون راكب كم قد أرتفع فى عام 2006/2005 بنسبة 0.4% عن عام 2005/2004 وأنخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 11.8% عن عام 2006/2005 وبنسبة خفض قدرها 11.5% عن عام 2005/2004 .

أما بالنسبة للبضائع قد أنخفض وزن البضائع فى عام 2006/2005 بنسبة 2.1% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 22.9% عن عام 2005/ 2006 وبلغت نسبة خفضها عن عام 2005/2004 24.5% فى حين أن حجم الحركة بالمليون طن كم قد أرتفع في عام 2006/2005 بنسبة 8.4% عن عام 2005/2004 وأنخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 30.4% عن عام 2006/2005 وبلغت نسبة خفضها عن عام 2005/2004 24.5% وبذلك فإن وزن البضائع المنقولة بلغ ذروته فى عام 2004/2003 (12.3 مليون طن) (وهى فترة تولى المرحوم حمدى الشايب وزارة النقل) ثم بدأ يتراجع عاماً بعد الأخر حتى وصل إلى 8.3 مليون طن فى عام 2007/2006 وبالنسبة للركاب فإن الإنخفاض فى عدد الركاب المنقولين بدأ فى عام 2007/2006 وكذلك الوضع بالنسبة لحجم حركة نقل الركاب.

2 - الإنتاج القيمى:

أولا : إيرادات النشاط الجارى

بلغت إيرادات نقل الركاب 948.9 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 0.1%، فى حين أن إيرادات نقل البضائع إنخفضت من 188.7 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 143.9 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 23.7%.

وارتفعت الإيرادات الأخرى (مشغولات داخلية وتشغيل الغير) من 36.0 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 45.6 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 26.75.

وبذلك فإن إيرادات النشاط الجارى قد أنخفضت من 1174.5 مليون جنيه فى عام 2005/ 2006 إلى 1138.4 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 3.1% .

ويرجع إنخفاض إيرادات النشاط الجارى بهذه النسبة المتواضعة إلى إنخفاض إيرادات نقل البضائع بنسبة 23.7% بسبب تراجع نقل البضائع ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى أن السكة الحديد تعطى أولوية لنقل الركاب فى ظل قصور قوة الجر وعدم كفاية الجرارات اللازمة للتشغيل بسبب تجاوز معظمها العمر الإقتصادى وعدم تنفيذ خطة تأهيل الجرارات وتوفير ما يلزم من قطع غيار وليس هناك مبرر لعدم توافر قطع الغيار اللازمة سوى عدم الحصول على الإعتمادات اللازمة لذلك، تراخى المسئولين لعدم تقديرهم لمدى الخسارة الفادحة التى تصيب الإقتصاد القومى من جراء ذلك، فالخسارة التى حدثت فى إنخفاض إيرادات البضائع ليست فقط فى فقدٍ جزء من الإيرادات ولكن أيضاً فى اتجاه نقل البضائع للوسيلة الأكثر تكلفة والأكثر تلويثاً للبيئة، وسوف لا يكون من السهل العودة إلى إستخدام السكة الحديد مرة أخرى.

- ويوضح الجدول التالى تفصيل إيرادات النشاط الجارى: القيمة بالألف جنيه

بيان	2007/2006			2006/2005			%(1) (2)
	الهيئة	المترو	جملة(1)	الهيئة	المترو	جملة(2)	
إيرادات الركاب	689204.7	259679.6	948884.3	694468.9	255306.7	949775.6	99.9
إيرادات نقل البضائع	143929.9		143929.9	188712		188712	76.3
مشغولات داخلية	22181.5		22181.5	23540.6		23540.6	94.2
إيرادات تشغيل الغير	2327.2	65.6	23392.8	12420.3	12.2	12423.5	188.2
جملة النشاط الجارى	878643.3	259745.2	1138388.5	919141.8	255318.9	1174460.7	96.9
الإيرادات التحويلية	148657	21414.6	170071.6	111263.8	7051	118314.8	143.7
إجمالى الإيرادات	1027300.3	281159.8	1308460.1	30405.6	262369.9	1292775.5	101.2

- من الجدول السابق يتبين ما يلى:

إيرادات النشاط الجارى للمترو تمثل 19.7% من إجمالى الإيرادات الجارية وهى تمثل إيرادات نقل الركاب للمترو وتبلغ نسبتها 26.9% من إيرادات نقل الركاب.

وتبلغ نسبة إجمالى الإيرادات للمترو 20.3% من إجمالى الإيرادات

أرتفعت إيرادات تشغيل الغير بنسبة زيادة قدرها 88.2% عن العام السابق.

ثانياً : الإستخدامات الجارية

أرتفعت الإستخدامات الجارية من 2670.1 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 2838.7 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 6.3% ومن أهم بنود الإستخدامات الجارية ما يلى:

ارتفعت من 757.6 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 851.0 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 12.3% وهى زيادة حتمية تطبيقاً لقوانين الأجور من علاوة دورية والزيادة الحتمية التى تقررها الدولة.

1 - المستلزمات :

المستلزمات السلعية أنخفضت من 504.6 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 493 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 2.3% ، حيث أنخفض بند الوقود والزيوت والقوى المحركة من 306.1 مليون جنيه إلى 206.6 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 32.5%، ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى إنخفاض السولار من 248.4 مليون جنيه إلى 138 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 44.5%، فى حين أرتفعت قطع الغيار ومهمات الصيانة من 153.2 مليون جنيه إلى 243.7 مليون جنيه منها لقطع الغيار ومواد الصيانة 211.0 مليون جنيه مقابل 128.3 مليون جنيه فى العام السابق.

كما انخفضت المستلزمات الخدمية أيضاً من 187.3 مليون جنيه إلى 181.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 3%، وقد تضمنت نفقات صيانة بمعرفة الغير قدرها 104.1 مليون جنيه مقابل 120.8 مليون جنيه فى العام السابق.

وبلغت تكاليف خدمات وزارة الداخلية 32.8 مليون جنيه مقابل 28.1 مليون جنيه فى العام السابق، وهى تمثل 97.6% من بند تكاليف خدمات المصالح مقابل 97.2 فى العام السابق، وبذلك فإن إجمالى المستلزمات قد أنخفضت من 691.1 مليون جنيه إلى 6747.7 مليون

تابع السكة الحديد المفترى عليها

جنيه بنسبة خفض قدرها 2.5% .

2 - الإهلاك:

بلغ الإهلاك 1002.7 مليون جنيه فى عام 2007/2006 مقابل 936.5 مليون جنيه فى عام 2006/2005 والإهلاك يمثل 35% من إجمالى الإستخدامات الجارية مقابل 35.1% فى العام السابق،

3 - الفوائد:

أرتفعت الفوائد من 283.9 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 310.2 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 9.2% وهى تمثل 10.9% من إجمالى الإستخدامات الجارية مقابل 10.6% فى العام السابق.

ولقد أرتفعت الفوائد المحلية التى تسدد لبنك الإستثمار من 194.5 مليون جنيه إلى 250 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 28.5% فى حين أن الفوائد الخارجية التى تسدد لجهات أجنبية قد انخفضت من 45.7 مليون جنيه إلى 42.2 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 7.75 .

ويوضح الجدول التالى الإستخدامات الجارية وإجماليها وتوزيعها على مختلف البنود :

القيمة بالألف جنيه

بيان	2007/2006			2006/2005		
	الهيئة	المترو	جملة(1)	الهيئة	المترو	جملة(2)
الإستخدمات الجارية						
الأجور	787901.7	63151.7			56971.4	
المستلزمات						
السلعية	371858.5	121156		425415	79203.5	
الخدمية	131299.9	50361			64126.5	
جملة المستلزمات	503158.4	171517			14333	
الإهلاك	490180.5					
الإيجار	8.7		8.7	11.2	-	11.2
الضرائب والرسوم	115		115	92	-	92
الفوائد	271015.1	39139.8			70571.1	
إجمالى الإستخدامات الجارية						
التحويلات التخصيصية	87295.6	-	87295.6	48690.9	1141.2	49832.1
إجمالى الإستخدامات	2139675			1979691	740261	2719952

من الجدول السابق تبين أن المترو يستأثر بنسبة 27.7% من الإستخدامات الجارية، وتبلغ نسبة الأجور للإستخدامات الجارية 38.4% للهيئة و 8% للمترو مقابل 36.3% للهيئة، 7.7% للمترو فى العام السابق وبالنسبة للإهلاك فأن المترو يستأثر بنسبة 51% مقابل 50% فى العام السابق ويستأثر بنسبة 12.6% من بند الفوائد مقابل 24.9% فى العام السابق أما بخصوص المستلزمات السلعية فأن نسبتها إلى الإستخدامات الجارية تبلغ 17.4% مقابل 18.9% فى العام السابق ويستأثر المترو بنسبة 24.6% من بند المستلزمات السلعية مقابل 15.7% فى العام السابق وبالنسبة للمستلزمات الخدمية فأن نسبتها تبلغ 6.4% من إجمالى الإستخدامات الجارية مقابل 7% فى العام السابق ويستأثر المترو بنسبة 27.7% من المستلزمات الخدمية مقابل 34.2% فى العام السابق.

ثالثا : الفائض(أو العجز) الجارى والنهائى

بلغ العجز الجارى 1700.3 مليون جنيه فى عام 2007/2006 مقابل 1495.7 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 13.7%، وبإضافة فائض التحويلات (الإيرادات التحويلية – التحويلات التخصيصية) وقدرة 828 مليون جنيه مقابل 68.5 مليون جنيه فى العام السابق . فإن العجز النهائى ينخفض إلى 1617.5 مليون جنيه فى عام 2007/2006 مقابل 1427.2 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 13.3% ، وتبلغ نسبة العجز إلى إجمالى الإيرادات 123.6% مقابل 110.4% فى العام السابق ونسبة العجز إلى إجمالى الإستخدامات 55.3% مقابل 52.5% فى العام السابق، ويوضح الجدول التالى العجز الجارى والنهائى وتوزيعه بين الهيئة والمترو.

القيمة بالألف جنيه

بيان	2007/2006			2006/2005			%(1) (2)
	الهيئة	المترو	جملة(1)	الهيئة	المترو	جملة(2)	
إيرادات النشاط التجارى	878643.3	259745.2	1138388.5	919141.8	255318.9	1174460.7	96.9
الإستخدامات الجارية	2052379.4	786286.2	2838665.6	131000.1	739119.8	270119.9	106.3
الفائض (أو العجز) الجارى	(1173736.1)	(526541)	(1700277.1)-	(101158.3)-	(483800.9)-	(1495659.2)-	113.7
فائض (أو عجز) التحويلات	61361.4	21414.6	82776	62572.9	5909.8	68482.7	120.9
الفائض (أو العجز) النهائى	(1112374.7)	(505126.4)	(1617501.1)	(949285.4)	(477981.1)	(1427176.5)	113.3

بلغ العجز الجارى للسكة الحديد 1700.3 مليون جنيه يخص الهيئة منه 69.0% والمترو 31.0% فى عام 2007/2006 مقابل 1495.7 مليون جنيه فى عام 2006/2005 ، يخص الهيئة منه 67.7% والمترو 32.3% فى حين بلغ العجز النهائى 1617.5 مليون جنيه يخص الهيئة منه 68.8% والمترو 31.2% فى عام 2007/2006 ، مقابل 1427.2 مليون جنيه يخص الهيئة منه 66.5% والمترو 33.5% فى عام 2006.2005 .

وبتحليل العجز الذى تحققه السكة الحديد نجد أنه يرجع فى الأساس إلى تحمل السكة الحديد للإهلاك والفوائد واللذين يبلغا 1312.8 مليون جنيه فى عام 2007/2006 مقابل 1220.5 مليون جنيه فى عام 2006/2005، وباستبعادهما من إجمالى الإستخدامات فإنها تنخفض إلى 1613.1 مليون جنيه فى عام 2007/2006 مقابل 1499.5 مليون جنيه فى عام 2006/2005 وبذلك فإن العجز ينخفض إلى 304.7 مليون جنيه بدلاً من 1617.5 مليون جنيه فى عام 2007/2006، مقابل 206.7 مليون جنيه بدلا من 1427.2 مليون جنيه فى العام السابق، ويوضح الجدول التالى تفاصيل ذلك.

القيمة بالألف جنيه

بيان	2007/2006			2006/2005		
	الهيئة	المترو	جملة(1)	الهيئة	المترو	جملة(2)
إجمالى الإستخدامات بدون الإهلاك والفوائد	1378479.4	234668.6	1613148.0	1298038.5	201442.5	1499481
العجز النهائى بدون الإهلاك والفوائد	(351179.1)-	46491.2	(304687.9)-	(267632.9)-	60927.3	(206705.6)-
أهم المؤشرات قبل الإستبعاد						
مؤشر الربح%	(108.3)-	(179.7)-	(123.6)	(92.1)	(182.1)	(96.5)
نسبة التشغيل%	233.6	302.7	249.4	210.1	289.5	227.3
العائد على إجمالى الأصول %	(3.0)-	(2.3)-	(2.8)-	(2.99)-	(2.3)-	(2.4)-
معدل دوران الأصول (مرة)	0.02814	0.0130	0.02283	0.03218	0.01249	0.02486
بعد إستبعاد الإهلاك والفوائد						
مؤشر الربح%	(34.2)-	16.5	(23.3)-	(26)-	23.2	(16)
نسبة التشغيل%	147	90.3	134	135.9	78.5	123.4
العائد على إجمالى الأصول %	(0.96)-	0.2	(0.5-)	(0.8)-	0.3	(0.04)
معدل دوران الأصول	0.02814	0.0130	0.02283	0.03218	0.01249	0.02486
إجمالى الأصول	36509289.9	2183738.4	57315333.2	32020158.2	2998664.6	5200741431

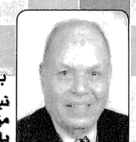
من الجدول السابق يتبين ما يلى :

- مؤشر الربح ينخفض من -(123.6) إلى - (23.3) باستبعاد الإهلاك والفوائد للهيئة ينخفض من -(108.3) إلى (34.2) ، بإستبعاد الإهلاك الفوائد وللمترو ينخفض من -(179.7%) إلى -(16.5%) .
- العائد على إجمالى الأصول ينخفض من -(2.8%) إلى -(0.5%) ، للهيئة ينخفض من -(3%) إلى -(1%) ، وللمترو -(2.3%) إلى 0.2 %.
- نسبة التشغيل تنخفض من 249.4% إلى 134% ، (للهيئة تنخفض من 233.6% إلى 147% ، وللمترو من 302.7% إلى 90.3%.

لا يجب أن تتحمل الهيئة بالإهلاك والفوائد لأنهما نتجا من ضخامة ما تم تنفيذه من إستثمارات منذ عام 1983/82 حتى الآن ، خاصة تلك التى تمت فى البنية الأساسية للسكة الحديد، ولقد سبق للأتفاق على صندوق النقد الدولى أن تم أستبعاد الإهلاك والفوائد وتحملتها وزارة المالية لمدة سبع سنوات فى التسعينات ويجب أن يتم تطبيق ذلك،فالسكة الحديد مسئولة عن التشغيل وليس عن إنشاء الخطوط وكهربة الإشارات وإنشاء الكبار (كوبرى الفردان)، وبذلك فإن العجز الذى يتحقق باستبعاد الإهلاك والفوائد ينخفض كثيرا حيث يبلغ 304.7 مليون جنيه للهيئة والمترو، وللهيئة 351.2 مليون جنيه وللمترو يحقق فائضا قدرة 46.5 مليون جنيه، وهذا العجز أو الفائض يقل كثيراً عما يتحقق للإقتصاد القومى من منافع نتيجة إستخدام السكة الحديد، وهى الأقل تكلفة والأكثر أمانا، والأقل تلوثا للبيئة، .ويلزم المحافظة عليها ودعمها

لقد أنجزت الهيئة إنجازا ملموساً فى ظل ظروف العمل بها من حيث عدم توفر الإعتمادات اللازمة لإعادة تأهيل الجرارات التى أنقضى عمرها الإقتصادى وعدم توفر قطع الغيار اللازمة لصيانتها مما أدى إلى تدهور نقل البضائع سنوياً وكذلك نقص عدد الركاب المنقولين وحجم حركة نقل الركاب فى عام 2007/2006 وكان يلزم تدارك نقص الجرارات بتوفير الإعتمادات المالية اللازمة لذلك خاصة وأن ذلك يحتاج إلى فترة زمنية حتى يتم توريد ما يتم التعاقد عليه حيث أن التصنيع يتم طبقاً للتعاقد، وحتى لا تبدو السكة الحديد وكأنها تدهورت وصارت عاجزة عن أداء مهمتها فى دعم الإقتصاد القومى وأنها لم تعد كما كانت عصب النقل.

مسئولية الإدارة والمفاهيم الحديثة للجودة



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

نبدأ أولاً فنقول أن مسئولية الإدارة هو الإلتزام بالتطوير والتحسين المستمر لنظام الجودة وذلك من خلال العاملين بالمؤسسة لأهمية التوافق مع متطلبات كل من العملاء والقوانين المنظمة وذلك بالعمل على إنشاء سياسة للجودة بالمؤسسة والتأكد من ضمان تحديد أهداف الجودة وضمان توفير الموارد اللازمة لذلك.

ونظام الجودة له ثمانية أساسيات هى:-

1 – وضع العميل فى بؤرة الإهتمام لأن أى مؤسسة تعتمد على العملاء لذا يجب فهم إحتياجاتهم الحالية والمستقبلية ويجب تحقيق متطلباتهم والإجتهاد فى التفوق على توقعاتهم.

2 – القيادة حيث يجب أن تتوحد لتحقيق أهداف المؤسسة ويجب خلق الجو العام داخل المؤسسة الذى يحفز جميع العاملين للمشاركة فى تحقيق أهداف المؤسسة.

3 – مشاركة العاملين حيث أنهم العمود الفقرى لأى مؤسسة وتداخلهم التام فيها يؤدى إلى الاستفادة القصوى من قدراتهم.

4 – مفهوم العمليات حيث أنه على العاملين أن يتفهموا هذه العمليات لتحقيق النتائج المرجوة بصورة أكثر فعالية.

5 – مفهوم النظام فى الإدارة حيث يجب أن يتفهم العاملون العمليات المتداخلة وإدارتها داخل منظومة المؤسسة لتحقيق أهدافها بكفاءة وفعالية.

6 – التحسين المستمر حيث يجب أن يكون التحسين المستمر للأداء العام داخل المؤسسة هدفاً دائماً.

7 – إتخاذ القرار المبنى على الحقائق حيث أن القرارات الفعالة تنشأ من تحليل البيانات والمعلومات.

8 – علاقة تبادل المنافع حيث أنها هى العلاقة بين المؤسسة والموردين والتى تؤدى الزيادة قدرة كل من الطرفين للإستفادة من بعضهما البعض.

كما أننا يجب أن نشير أن هناك عدة أسس فى مجال تطبيق المواصفات الدولية لأى منتج من خلال تطبيق نظام لإدارة الجودة وهذه الأسس هى : أن نظام الجودة يعتمد على تحديد إحتياجات وتوقعات العملاء– كما أن على أى مؤسسة تطبق نظام الجودة أن تتبنى سياسة وهدف الجودة داخل المؤسسة وتحديد العمليات والمسئوليات اللازمة للوصول إلى أهداف الجودة وتحديد وتوفير الموارد اللازمة لتحقيق أهدافها.

ويعتمد نظام إدارة الجودة على عدة أسس هى:

- الأساس الأول: وهو دور الإدارة العليا فى نظام إدارة الجودة – حيث تعتمد أدارة الجودة على الإدارة العليا التى تدفعها وتحفزها نحو سياسة وأهداف الجودة داخل المؤسسة لزيادة الوعى والإدراك.

- الأساس الثانى: التأكد من بناء نظام جودة فعال لتحقيق أهداف الجودة والتأكد من إتاحة الموارد الضرورية وإتخاذ القرارات المناسبة تجاه سياسة وأهداف الجودة.

- الأساس الثالث: تقييم نظام الجودة حيث يجب أن تقوم الإدارة العليا بمراجعة نظام الجودة بطريقة منظمة ودورية للوقوف على مدى فاعلية هذا النظام آخذين فى الإعتبار أن سياسة الجودة وأهدافها تهدف إلى الكمال دائماً – وتحديث هذه السياسة تتم طبقاً لبعض الإحتياجات أو توقعات المهتمين برقى منتجات المؤسسة.

نأتى بعد ذلك ضرورة إجراء التحسين المستمر لنظام إدارة الجودة: حيث يحتاج الأمر إلى أن تقوم الإدارة العليا بتقديم أدلة على التزامها بالتطوير والتحسين المستمر لنظام الجودة من خلال :

أ- تفهم العاملين لأهمية التوافق مع متطلبات كل من العملاء والقوانين المنظمة للعمل.

ب- إنشاء سياسة للجودة.

ج- ضمان تحديد أهداف الجودة.

د- ضمان توفير الموارد اللازمة لتحسين الجودة.

بعد ذلك تقوم الإدارة العليا للمؤسسة بالتأكد من إستيفاء إحتياجات وتوقعات العملاء وتحويلها إلى متطلبات تهدف إلى أرضاء وتحقيق رغبة العملاء.

ومن المهم الإشارة إلى أن الإدارة العليا للمؤسسة ملزمة بالتأكد أن سياسة الجودة مناسبة للغرض التى قامت من أجله المؤسسة وأنها تحوى الإلتزام بتحقيق المتطلبات والتحسين المستمر وأنها تقوم بتوضيح هيكل عمل مراجعة أهداف الجودة وأنه يتم توصيلها وفهمها على المستويات المناسبة داخل المؤسسة وتم مراجعتها للتأكد من استمرار ملاءمتها.

- التخطيط لتحقيق أهداف الجودة وذلك بأن تتأكد الإدارة العليا من إنشاء وإصدار أهداف للجودة لمختلف الوظائف والمستويات والإدارات داخل المؤسسة – كما تتأكد من أن أهداف الجودة محددة أى (يمكن قياسها) ومتماثلة مع سياسة الجودة مع الإلتزام بالتحسن المستمر ومن أن أهداف الجودة يجب أن تشمل التوافق مع المتطلبات الخاصة بالمنتجات والخدمات التى تقدمها المؤسسة – كما أن على الإدارة العليا للمؤسسة أن تتأكد من الموارد المطلوبة لتحقيق أهداف الجودة تم تعريفها والتخطيط لها – مع ضمان أن هذا التخطيط وأيضاً التغيير قد تم بطريقة مضبوطة وأن نظام الجودة كمنظومة واحدة يتم المحافظة عليه أثناء التغيير هذا إذا حدث أى تغيير ويجب تعيين فرد من الإدارة العليا ليكون ممثلاً لها مسئولاً عن ضمان الجودة وأن يتقدم بتقريره أولاً بأول من أن نظام الجودة شاملاً لعمليات التحسين وملبياً للإحتياجات – كما أنه يجب على الإدارة العليا للمؤسسة أن تتأكد من أن الاتصالات بين المستويات المختلفة وكذلك بين الوظائف تتم بسهولة ويسر خصوصاً الخاصة بنظام الجودة وفعاليتها.

- المراجعة الدائمة لنظام الجودة:

يجب أن تقوم الإدارة العليا للمؤسسة القيام بالمراجعة الدائمة لنظام الجودة ومرونته للتأكد من ملاءمته وكفاءته – كما عليها تقييم نظام الجودة أولاً بأول والعمل على مراجعة مسيرته الفاعلة وأن تقوم بتغيير مساره أولاً بأول بما يحقق سياسة وأهداف الجودة.

- مدخلات ومخرجات نظام الجودة:

يجب على الإدارة العليا للمؤسسة أن تقوم بمراجعة مدخلات ومخرجات نظام الجودة فمن حيث المدخلات فتشمل معدلات الأداء الحالية وإحتمالات التحسن المتعلقة بنتائج المراجعات وردود فعل العملاء وأداء العمليات ومطابقة الخدمات والمنتجات وكذا مراجعة الإجراءات التصحيحية والوقائية ومتابعة التغييرات المخططة التى تؤثر على نظام الجودة.

أما بالنسبة لمخرجات نظام الجودة فيجب التأكد من تحسين نظام الجودة وعملياته وتحسين الخدمات التى لها علاقة بمتطلبات العملاء.. والتساؤل دائماً ما هى الموارد المطلوبة؟؟

- نظام الجودة وإدارة الموارد:

يقتضى نظام الجودة التأكد من أن المؤسسة تقوم بتحديد وتوفير الموارد المطلوبة للعمل بتوقيتات مخططة وذلك لتطبيق وتحسين عمليات نظام الجودة والعمل على إرضاء العملاء من خلال تحقيق متطلباتهم.

- نظام الجودة والموارد البشرية:

يجب التأكد من أن أداء العاملين الذى يؤثر على الجودة يجب أن يكون مبنى على أساس التعليم المناسب والتدريب والمهارات والخبرة، وأن المؤسسة تقوم بتحديد الكفاءات المطلوبة فى الأشخاص القائمين بأعمال تؤثر على الجودة– كذلك يعمل تدريب لتحقيق تلك المتطلبات وتقييم مدى فعالية الإجراءات المتخذة والتأكد من أن العاملين على وعى بأهمية الأعمال التى يقومون بها وكيف يؤثرون فى تحقيق أهداف الجودة– كما أنه من المهم الأحتفاظ بسجلات مناسبة بالتعليم والخبرة والمؤهلات لجميع العاملين.

- البنية الأساسية وأثرها فى نظام الجودة:

وأخيراً من المهم قيام المؤسسة بتحديد وتقديم والحفاظ على البنية الأساسية المطلوبة لتحقيق التطابق مع الخدمات المطلوبة – وتشتمل هذه البنية الأساسية على :-

أ- أبنية ومساحة عمل مناسبة بما تحويه من إمكانيات .

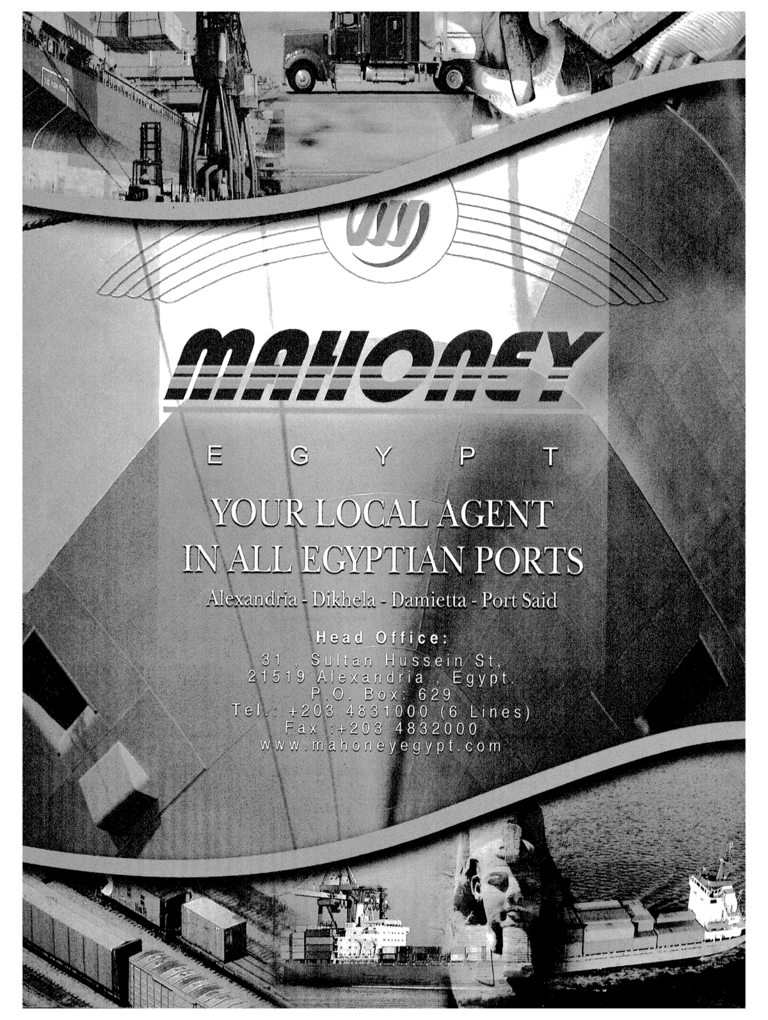
ب- أجهزة ومعدات ثقيلة ومعدات بسيطة.

ج- خدمات مساعدة مثل النقل والإتصالات.

وأن تقوم إدارة المؤسسة بتحديد وإدارة بيئة العمل المطلوبة لتحقيق التطابق مع متطلبات الخدمات .

وبعد فانى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض مسئولية الإدارة فى الإهتمام وترسية قواعد نظام الجودة.

والله ولى التوفيق


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

الفريق فاضل 3 شهور حوافز إضافية للعاملين بشركات الهيئة السبع وشهر منحة العيد .. ومزايا أخرى



أصدر الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس عدداً من القرارات الهامة الهادفة لتحسين أوضاع العاملين بشركات الهيئة السبع الخاضعة لقانون القطاع العام .. تضمنت تلك القرارات 3 شهور حوافز إضافية لجميع العاملين بالشركات وبمناسبة عيد الفطر المبارك قرر السيد الفريق شهر هدية لجميع العاملين بالشركات .. وكذلك رفع الجهود الغير عادية بنسبة 50% بالإضافة إلى رفع بدل التغذية جنيه واحد إضافي يوميا على القيمة الأصلية.

جاء ذلك فى إجتماع موسع مع عدد من القيادات الشعبية والسياسية بمدن القناة وعدد من أعضاء مجلس إدارة الهيئة ورؤساء مجالس لإدارة الشركات والسيد/ رئيس النقابة العامة للنقل البحرى ورؤساء نقابات العاملين بالهيئة وشركات وأعضاء اللجان النقابية بشركات الهيئة السبع.

وأكد الفريق/ فاضل فى كلمته على أهمية الحفاظ على الثروة البشرية التى تتمتع بالكفاءة العالية فى شركات الهيئة، ودعا مجالس إدارة الشركات ونقاباتها لبحث كيفية تطوير العمل بها من أجل الإرتقاء بمستوى الأداء والنهوض بتلك الشركات.

490.04 مليون دولار أعلى عائد شهرى لقناة السويس فى يوليه 2008

حققت هيئة قناة السويس خلال شهر يوليه 2008 إيرادا قدره 490.04 مليون دولار تعادل 2.607 مليار جنيه مصري مقابل 406.33 مليون دولار خلال شهر يوليه من العام الماضى بزيادة قدرها 83.71 مليون دولار بنسبة 20.6 % .

هذا وقد بلغ إجمالى الإيرادات منذ أول يناير حتى نهاية يوليه 2008 مبلغا وقدره 3.128 مليار دولار تعادل 16.7 مليار جنيه مقابل 2.543 مليار دولار عن نفس الفترة من العام الماضى بزيادة 585 مليون دولار بنسبه 23 % .

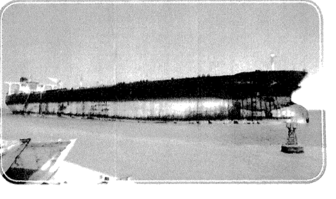
وقد اصدر قسم الإحصاء إحصائية عن السبعة شهور لعام 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ فى هذه الفترة 12290 سفينة حمولتها 524.703 مليون طن مسجلة زيادة فى إعداد السفن قدرها 789 سفينة بنسبة 6.9 % وزيادة فى الحمولات تبلغ 47.573 مليون طن بنسبة 10% وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى 2007 .

وفيما يلى بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال السبعة شهور من عام 2008 :

العدد	البيان
4833	سفينة حاويات حمولاتها الصافية 180.768 مليون طن
2060	ناقلة بترول حمولاتها الصافية 86.249 مليون طن
2188	ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 67.971 مليون طن
1210	سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 12.009 مليون طن
1080	حاملة (صنادل -جرارات متحركة - سيارات) حمولاتها الصافية 50.802 مليون طن
270	ناقلة غاز طبيعي حمولاتها الصافية 24.348 مليون طن
38	ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 1.195 مليون طن
416	سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 3.553 مليون طن
47	سفينة ركاب حمولاتها الصافية 1.362 مليون طن

بمقارنة إحصائية الملاحة فى السبعة شهور من عام 2008 ـــ بمثيلها عن نفس الفترة من عام 2007 ـــ نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية :

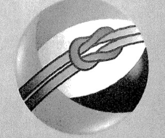
- سفن الحاويات بمقدار 37.618 مليون طن بنسبة 15.5 %
- ناقلات الغاز الطبيعي بمقدار 7.489 مليون طن بنسبة 44.4%
- حاملات السيارات بمقدار 5.933 مليون طن بنسبة 14.7%
- سفن بضائع عامة بمقدار 1.226 مليون طن بنسبة 11.4%
- سفن الركاب بمقدار 125 ألف طن بنسبة 10.1%
- سفن أخرى بمقدار 434 ألف طن بنسبة 33.7%

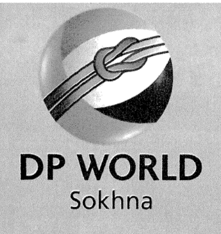


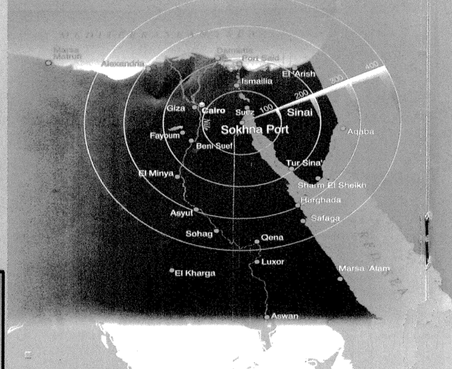
ناقلة البترول الفرنسية العملاقة LUXBEBOURG تعبر قناة السويس بإتجاه الجنوب قادمة من إيران، ومتجهه إلى شمالاً إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة ١٦٠٥٤٦ طن



إستقبل السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس السيد/ شى ينبنغ القنصل العام بمكتب بورسعيد لجمهورية الصين الشعبية بالإسكندرية لبحث أهم إنجازات الهيئة فى مجال النقل البحرى، وسبُل تطويره لتدعيم الإقتصاد المصرى والعالمى.









بعض البيانات والإحصائيات عن المركز اللوجيستى ومنطقة السويس الإقتصادية الخاصة.

- إجمالى حجم الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل الى : 1.7 مليار دولار.
- حجم الإستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 : 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام 2010 : 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 الى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020 : 20.000 فرصة عمل ، العمالة الغير مباشرة : 85.000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 165.000 فرصة عمل.
- حجم النمو السكانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 500.000
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 4.6 مليار دولار.



مساهمة القوات البحرية في تنمية الإقتصاد القومى المصرى



بقلم/ لواء بحرى يسرى قنديل

- لكى نتصور أهمية البحر كمحرك للإقتصاد القومى المصرى يكفى أن تعلم أن حوالى 95% من حجم التجارة الخارجية المصرية يتم نقله عن طريق البحر، بالإضافة إلى ذلك فإن مصادر الدخل القومى الأخرى المرتبطة بالبحر كرسوم عبور السفن بقناة السويس وعوائد تصدير الغاز الطبيعى والبترول والمنتجات البترولية والجمارك التى يتم تحصيلها بالموانى البحرية تمثل الشق الأعظم من إجمالى الدخل القومى المصرى.

- يتضح لنا مدى ارتباط مصادر الدخل الساحلية والبحرية بالأمن القومى المصرى وسوف نلقى الضوء على آفاق دور القوات البحرية المصرية الذى يتعاظم فى هذا الإطار نظراً لارتباطه طردياً بالسلامة ونمو مصادر الإقتصاد القومى المرتبطة بالبحر.

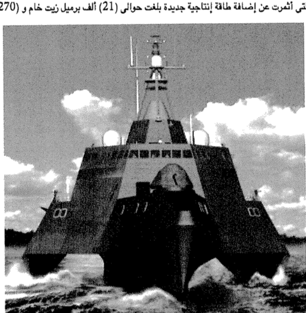
- تطل جمهورية مصر العربية على البحر المتوسط بسواحل يصل طولها إلى 995كم وعلى البحر الأحمر بسواحل يبلغ طولها 1941 كم وينتشر على هذه السواحل عدد من الموانى البحرية كما تشرف على مساحات كبيرة من المسطحات المائية تحوى جميعها الكثير من الثروات الحية وغير الحية، وتعتمد عليها العديد من المشروعات الصناعية والتجارية والسياحية، كما أن مصر بحكم موقعها تتحكم فى قناة السويس أحد أهم المرات الملاحية فى العالم، وبالتالى تساهم كل هذه المقومات الإقتصادية بفاعلية فى الإقتصاد القومى المصرى مما يستوجب العمل على الحفاظ عليها وتنميتها.

- تعد قناة السويس أحد أهم روافد الدخل القومى المصرى حيث يعبرها ما يقرب من 20 ألف سفينة كل عام وتدر دخلاً سنوياً يقدر بحوالى (4) مليارات دولار.

- ويساهم قطاع النقل البحرى فى تداول نسبة تقترب من 95% من إجمالى حجم التجارة الخارجية لمصر مع العالم الخارجى كما سبق الإشارة، بالإضافة إلى ما يوفره من فرص واسعة للإستثمار فى الموانئ التجارية والظهير المجاور لها وفى الموانى التخصصية، كما توفر الأنشطة المتعددة للنقل البحرى (كإنشاء الشركات وإقتناء وتشغيل السفن وخدمات الشحن والتفريغ والخدمات البحرية) فرصاً ثمينة للإستثمار والنمو الإقتصادى.

- وتلعب المشروعات الكبرى للموانئ المحورية والمناطق الصناعية الحرة دوراً بارزاً فى دفع عجلة النمو الإقتصادى المصرى حيث بلغ الطاقة الإستيعابية السنوية لميناء شرق التفريعة (6) مليون طن بضائع محواه بحجم تداول (600) ألف حاوية سنوياً بينما يستوعب ميناء شمال غرب خليج السويس (8.5) مليون طن بضائع منها (3.75) مليون طن بضائع محواه بحجم تداول (100) ألف حاوية سنوياً ويساهم فى توفير (250) ألف فرصة عمل وتقدر إستثمارات المشروع بحوالى (150) مليار دولار.

- أما عن مشروعات البترول والغاز الطبيعى فهى الركيزة الواعدة للنمو الإقتصادى فى مصر حيث تعتبر بؤرة الجذب الرئيسية للإستثمارات الأجنبية التى تصل إلى (3.1) مليار دولار والتى أثمرت عن إضافة طاقة إنتاجية جديدة بلغت حوالى (21) ألف برميل زيت خام و (270) مليون قدم مكعب غاز، ويتركز القسم الأعظم من هذه الثروات بالمياه العميقة بالبحر المتوسط وخليج السويس.



- أما عن السياحة البحرية فإن مصر تتمتع بشواطئ خلابة على البحرين المتوسط والأحمر تنتشر على إمتداد ما يقرب من ثلاثة آلاف كيلو متر، وتتميز بتنوعها وتفردها كما تعد مواقع سياحية ترفيهية وسياحة الشواطئ والمحميات الطبيعية عوامل جذب ومصادر لا تنضب للدخل القومى.

وتساهم قواتنا البحرية فى تنمية الإقتصاد القومى المصرى فى المجالات الآتية:

- بإعتبار الموانئ هى الحلقة الرئيسية فى حلقات النقل البحرى وحركة التجارة العالمية تساهم قواتنا البحرية فى أعمال تطهير المرات الملاحية ومناطق الاقتراب للموانئ إضافة إلى أعمال المسح الهيدروجرافى لتحديد المرات الملاحية وطرق الإقتراب لهذه الموانئ مما ساهم فى تحقيق سرعة تشغيل هذه الموانئ وجذب الإستثمارات للمناطق المحيطة بها.

- كما تساهم قواتنا البحرية فى تأمين المجرى الملاحى لقناة السويس والمنشآت البترولية والغازية ومصادر الدخل القومى الأخرى المرتبطة بالبحر من خلال أعمال التأمين المباشر والإستعداد للتعامل مع الأزمات والكوارث.

- وتعزيزاً للتصنيع المحلى وتعظيماً للطاقات الذاتية والإستغلال الأمثل للإمكانيات والموارد المحلية تقوم مراكز البحث بالقوات البحرية بتقديم الدعم الفنى اللازم من صيانة وإصلاح وأمداد وتصنيع قطع الغيار المختلفة للسفن المدنية والوحدات البحرية بأنواعها من حمولة 200 طن وحتى حمولة 6000 طن.

- وتدعيماً للدور الفعال الذى يلعبة قطاع البترول فى تنمية الإقتصاد القومى والتغلب على مشكلة البطالة تعقد بالقوات البحرية دورات تدريبية لتأهيل الأفراد العاملين بقطاع البترول والخدمات البترولية للعمل فى مجال الغطس والصيانة والتركيبات للمنشآت البترولية تحت الماء.

- ساهمت القوات البحرية برجالها وخبراتها فى توصيل شريان الحياة "ترعة السلام" إلى شمال سيناء عبر منطقة بحر البقر وقناة السويس مما يساهم فى خلق فرص عمل لشباب الخريجين وسد الفجوة الغذائية وتخفيف الكثافة السكانية على مناطق الحضر بشمال الدلتا.

- فى إطار الحفاظ على تنمية الثروة السمكية المتنامية تقوم قواتنا البحرية بدور فعال فى منع عمليات الصيد الجائر بالتعاون مع قوات حرس الحدود كما تكلف الوحدات البحرية بمنع تعدى سفن الصيد الأجنبية على مناطق تجمعات الأسماك فى مياهنا الإقليمية تجنبنا لإستنزاف ثروتنا السمكية.

- وحفاظاً على تدفق الأموال والإيرادات الجارية للموازنة العامة للدولة يبرز دور الوحدات البحرية العائمة التى تمارس عمليات ضبط واحتجاز واقتياد السفن التجارية المخالفة مما يحافظ على حقوق الدولة فى التعويضات المالية عن التلفيات التى تحدثها هذه السفن.

- وفى المجال الطبى يقوم فرع الخدمات الطبية للقوات البحرية بمستشفياته ومراكزه ونقطة الطبية فى مختلف المدن الساحلية بتقديم كافة الخدمات الطبية كخدمات الطوارئ وإنقاذ الأرواح وأسعاف وعلاج مصابى الكوارث الطبيعية وغيرها . كما تقوم القوات البحرية بتقديم علاج خاص وفريد من نوعه بمصر وهو العلاج بالأوكسجين وعلاج أمراض الغطس مما كان له مردود إيجابى على سياحة رياضة الغطس بمختلف السواحل المصرية وخاصة بمنطقة البحر الأحمر.

- وفى مجال التنمية السياحية تقوم قواتنا البحرية بتقديم خدمات الدعم المساحى لإنشاء الموانئ والقرى والمنتجعات السياحية كما تقوم بتقديم العديد من الخدمات لصالح تشجيع سياحة اليخوت والرياضات البحرية.

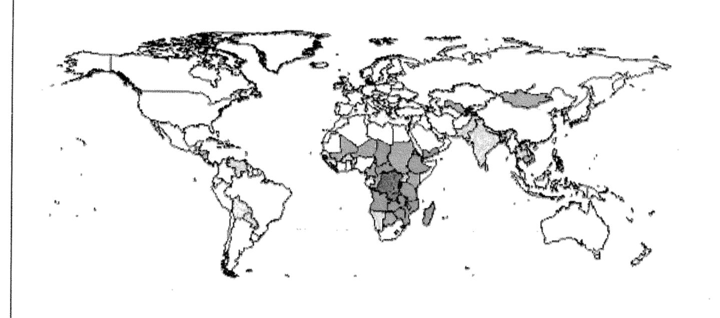
وفى إطار تنمية مواردنا السياحية تقوم القوات البحرية بالإشتراك فى إنتشال أثارنا الغارقة أمام السواحل المصرية.

مما سبق يتبين لنا مدى حيوية وخصوصية الدور الذى تضطلع به القوات البحرية فى مجال دعم جهود الدولة الرامية إلى تأمين وتنمية مصادر الدخل القومى المصرى المرتبطة بالبحر. والذى يختلف عن أسلوب إستخدامها فى تنفيذ المهام التقليدية والتى تكلف بها عادة وقت الحرب.



عدوى الوقود الحيوى تجتاح العالم





نظراً لما يشهده العالم من ارتفاع رهيب فى أسعار الوقود التى تزداد يوماً بعد يوم، وفى المقابل تزداد معها احتياجاتنا، باعتباره مصدراً أساسياً للطاقة، عكف العلماء فى الفترة الأخيرة على البحث والتنقيب عن وسائل طاقة بديلة وغير مكلفة وفى نفس الوقت لا تضر بالبيئة، وقد تفتقت أذهانهم لابتكار ما يعرف بالوقود الحيوى الذى يعتمد على المنتجات الزراعية فى الأساس لإنتاج الوقود.

ومن زراعات قصب السكر فى البرازيل الى حقول اللفت فى فرنسا ومن حزام الذرة الأمريكى الى غابات النخيل فى ماليزيا، انطلق العلماء حول العالم للبحث عما أطلق عليه "الذهب الأخضر" الجديد.



والوقود الحيوى هو وقود مستخرج من النباتات ويتخذ هيئتين الاولى هى الايثانول المستخرج من السكر أو الحبوب ويمكن اضافته إلى البنزين، والثانية هى الديزل الحيوى المستخرج من الحبوب الزيتية أو زيت النخيل ويضاف الى الديزل.

وترى الحكومات فى هذه التقنيات الجديدة سبيلا الى تقليل الاعتماد على النفط المستورد وكبح انبعاث غازات ظاهرة الاحتباس الحرارى وتعزيز الزراعة المحلية، لكن ظهر شيء لم يكن فى الحسبان، حيث أشعل الطلب على تلك التقنيات فتيل توترات فى أسواق السلع الغذائية التقليدية. وقال محللو أسواق السلع الاولية فى مؤسسة سايكلوب ومقرها باريس: إن الوقود الحيوى وقع "ضحية لنجاحه، حيث شهدنا ظهور أولى التوترات فى أسواق الوقود الحيوى البرازيلية والامريكية مع ارتفاع الاسعار. وقالوا فى تقريرهم لعام 2006: "إدارة تلك التوترات ستظهر ما اذا كان الايثانول قد دخل بالفعل عصرا ذهبيا جديدا واذا كان من الممكن اعتباره سلعة استراتيجية. ولفترة طويلة ظلت البرازيل مركزا رئيسيا لانتاج الوقود الحيوى مستغلة صناعة قصب السكر الهائلة لديها لانتاج الايثانول، ويقول بعض خبراء الصناعة ان البرازيل قد تتبوأ فى مجال الوقود الحيوى المركز الذى تشغله السعودية فى سوق النفط، لكنه فى الوقت ذاته تعد الولايات المتحدة الأمريكية أولى دول العالم إنتاجا للوقود الحيوى.

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

وقال لورانس ايجلز رئيس قسم قطاع النفط والأسواق فى وكالة الطاقة الدولية ومقرها باريس: "فى ضوء التكنولوجيا الحالية فان أكثر أنواع الوقود الحيوى كفاءة هو الايثانول المستخرج من قصب السكر ومن ثم فإن عدة دول ممن تعد منتجا طبيعيا لقصب السكر لديها فرصة." وصناعة الايثانول القائمة على قصب السكر فى البرازيل هى الأكبر فى العالم حيث يبلغ حجم الاستهلاك المحلى نحو 13 مليار لتر سنويا والصادرات أكثر من مليارين. وقدرت بعض التوقعات نمو الصادرات ما يصل الى عشرة مليارات لتر فى غضون سنوات قليلة، وتتوقع وزارة الزراعة البرازيلية أن يبلغ محصول القصب 423 مليون طن هذا الموسم مع تخصيص ما يزيد قليلا عن النصف لانتاج السكر والباقى لاستخراج الايثانول.



وتشهد البرازيل بناء معمل تقطير جديد للايثانول كل شهر، لكن الذرة كانت العامل الأكبر لإنتاج الوقود الحيوى فى الولايات المتحدة أكبر مستهلك للطاقة فى العالم، حث تملك البلاد 97 معملا لانتاج الايثانول فى حين يجرى بناء 33 مصنعا جديدا. وفى الآونة الأخيرة بلغت أسعار العقود الآجلة للذرة فى بورصة مجلس شيكاجو للتجارة أعلى مستوياتها فى عشرة أشهر مدعومة جزئيا بالطلب من صناعة الايثانول، ودشنت البورصة خدمة تداولات الكترونية لعقود الايثانول الاجلة.
ومن جانبها ركزت أوروبا مجهوداتها على الديزل الحيوى الذى ينتج فى الغالب من اللفت وكذلك من زيت عباد الشمس وزيت النخيل، وأنتج الاتحاد الاوروبى المؤلف من 25 بلدا 3.2 مليون طن من الديزل الحيوى فى 2005 بزيادة 65 فى المئة عن 2004 مما يجعله أكبر منتج للديزل الحيوى فى العالم.ولأعضاء الاتحاد الأوروبى حرية منح حوافز ضريبية لتشجيع استخدام الوقود الحيوي، ومن المنتظر أن تشهد آسيا استخدام المزيد من زيت النخيل فى انتاج الديزل الحيوى مع قيام منتجين رئيسيين للنخيل مثل ماليزيا بإعداد زراعات جديدة.
ويقول مسؤولون فى الصناعة أن المزيد من الذرة فى الصين سيتم تحويله لإنتاج الايثانول رغم جهود بكين لكبح هذا التوجه ومنع أسعار الغذاء من الارتفاع، وتبحث الصين أيضا استيراد المزيد من نبات المنيهوت من تايلاند لانتاج الايثانول.
وفى تايلاند، يتوقع مسؤولون فى الصناعة قيام 13 مصنعا للايثانول بنهاية عام 2007 مقارنة مع مصنعين فقط الآن، ومن ثم فان طلب تايلاند على المنيهوت قد يقفز الى ثلاثة ملايين طن العام القادم من مليون واحد هذا العام.
ويقول مسؤولو الصناعة أن صناعة الايثانول الاسترالية تنمو بسرعة وقد تعزز استخدام القمح، الأمر الذى سيقلل الكميات المتاحة للتصدير، حيث يقدر مجلس الحبوب الاسترالى أن صناعة الايثانول فى البلاد ستنمو لتستهلك نحو مليون طن من الحبوب سنويا كمادة خام.



لكن هناك تكنولوجيا جديدة تبشر بفض المعركة بين الغذاء والوقود الحيوى على محاصيل العالم المحدودة، حيث يحرز العلماء تقدما فى طرق جديدة لاستخراج الايثانول من المخلفات النباتية مستخدمين السيقان لإنتاج الوقود وتاركين المكون الغذائى على حاله، وذلك كما فعلت مصر فى تجربتها الرائدة لإنتاج الوقود الحيوى من مخلفات قش الأرز بدلا من حرقه.
وقال بيتر توليج رئيس وحدة مصادر الطاقة المتجددة فى وكالة الطاقة الدولية: "إن تكاليف إنتاج تلك الأنواع من الوقود الحيوى قد لا تتجاوز 25 سنتا للتر الواحد مما يجعلها ذات قدرة كبيرة على المنافسة.. الرسالة هى أنه يتعين علينا الاستثمار فى تقنيات الجيل الثانى تلك.. لديها الفرصة لمنافسة الوقود النفطى على المدى البعيد".

كارثة أخرى

ولم يتسبب الوقود الحيوى فى ارتفاع أسعار الغذاء فحسب، بل تخطت التداعيات إلى أبعد من ذلك، فقد أكد خبراء بيئيون من خلال ثلاث دراسات حديثة أن عملية إنتاج الوقود الحيوى يمكن أن تعجل حدوث التغير المناخى لكوكب الأرض فى الكثير من الحالات بشكل هائل. ووجد الباحثون فى الدراسات التى نشرتها مجلة "ساينس" الأمريكية ومجلة "تموسفيريك شيمسترى اند فيزيكس" أن زراعة نبات الذرة والشلجم ونخيل الزيت بشكل واسع يؤدى غالبا إلى انبعاث غازات إحتباسية أكثر مما يتم توفيره من الوقود الحيوى المستخلص من هذه النباتات، لأن إنتاج الوقود الحيوى يتطلب تدمير غابات مدارية وتحويلها الى أراضى زراعية.
وأوضح البروفيسور بولكروتزين الحاصل على جائزة نوبل للكيمياء إن الأسمدة المستخدمة بكثافة فى زراعة النباتات التى يستخلص منها الوقود الحيوى تؤدى إلى انبعاث كميات أكبر مما كان يعتقد حتى الآن من أحد انواع الزيوت الاحتباسية الخطيرة.
وأضاف كروتزين أن استخدام النفايات الزراعية ونفايات الغابات أو الحشائش التى لا يستخدم فيها الكثير من الأسمدة فى انتاج الوقود الحيوى يعتبر صحيا بالنسبة للمناخ.
من جهة أخرى، أشار البروفيسور جوى فراجيون، المشرف على هذه الدراسات من منظمة نيتشر كونسيرفين لحماية البيئة، إلى أن إخلاء الغابات من أشجارها باستخدام النيران فى اندونيسيا لزراعة محاصيل تدخل فى انتاج الوقود الحيوى يتسبب فى انبعاث كميات من ثانى أكسيد الكربون أكثر 400 مرة مما يمكن توفيره من خلال إنتاج زيت النخيل فى نفس المساحة هذا العام.

سمك لبن تمر هندى

وبخلاف استخدام المنتجات الذراعية لإنتاج الوقود الحيوي، دفعت ارتفاع اسعار البترول والغاز ومكافحة تلوث البيئة الجميع للتفكير فى بدائل رخيصة وغير متوقعة فى نفس الوقت للحصول على الطاقة حتى لو كانت هذه الطاقة متولدة عن حرق جثث الموتي.. خاصة بعد ان تزايد اعداد البريطانيين الذين يوصون بحرق جثثهم بعد الموت. ولم يتردد المجلس المحلى للتيمسايد في مانشستر فى هذه الخطوة، بل اقترح أن يتم استخدام الطاقة المتولدة عن حرق جثث الموتى فى محرقة كنيسة تيمسايد فى تدفئة اقارب الموتى لدى ترددهم على الكنيسة وتوفيرالطاقة الكهربائية للكنيسة وبعض المنازل المحيطة بها.
ذكرت مجلة "لوبوان" الفرنسية أن فكرة توليد الطاقة من جثث الموتى برزت بعد ارتفاع اسعار البترول ومعدلات تلوث البيئة فى المنطقة، وتقوم الفكرة على استخدام الغاز المتصاعد من احراق جثث الموتى بضخه فى مضخات تدفئة تتولى عملية تسخين مياه انابيب التدفئة فى الكنيسة، كما يقترح أيضا أن يتم استخدام الغاز المتصاعد من حرق الجثث فى إدارة توربينات الكنيسة لتوليد الطاقة الكهربائية النظيفة التى لا ينبعث منها أى انبعاثات من غاز ثانى اكسيد الكربون الملوث للبيئة.



وفى نفس السياق، نجح علماء معهد فراونهوفر الالمانى فى تحويل زيت الطبخ النباتى المستعمل والذى يعامل كنفاية، إلى وقود بيئى واعد ويمكن لهذا الإنجاز ان يحقق اختراقا مبكرا فى سياسة الاتحاد الأوروبى البيئية التى تخطط لجعل 25% من وسائط النقل تعمل بزيت الوقود القابل للتدوير.
واوضح الباحث فولكر هايل، رئيس مشروع تدوير الوقود البيئى فى معهد فراونهوفر، انه نجح مع فريق عمله فى تحويل زيت الطبخ المستعمل إلى زيت وقود عالى الكفاءة للسيارات.
وأكد هايل، ان معهد فراونهوفر أطلق على زيت الوقود المستحضر من السمن النباتى المستعمل اسم "جريزولين Greasoline"، وهو اسم يجمع بين الغريز والجازولين، ووعد بقوة الاحتراق الكبيرة التى يوفرها "الغريزولين" فى التدفئة وإدارة عجلات السيارات، فهو سهل الاستعمال ولا يطلق الكثير من ذرات السخام الكبيرة والصغيرة.
أما علماء جامعة أركنساس الأمريكية فقد تمكنوا من إجراء بحوث تتيح تحويل دهون الدجاج إلى وقود حيوي، وأشاروا إلى أن مهندسين كيميائيين نجحوا باستخدام طريقة معالجة الميثانول الـ "super critical" لتحويل دهون الدجاج وزيوت الأحماض الدهنية إلى وقود حيوي، مؤكدين أن النتيجة كانت أكثر من 90 فى المئة.
وأوضح الباحثون أن مواد "super critical" تتحول لدى تسخينها وضغطها إلى نقطة حاسمة، أى إلى أعلى درجة حرارة وضغط يمكن أن توجد فيها المادة فى حالة توازن كبخار وسائل.
وتعتزم شركة كندية لتطوير الوقود الحيوى بناء مصنع فى جنوب شرقى ميسورى لتحويل نشارة الخشب، إلى وقود حيوى لتشغيل المصانع وتدفئة المباني.
واوضحت الشركة ان المصنع سينتج قرابة 12 مليون جالون من الوقود الحيوى فى العام، بمعدل استهلاك 73 ألف طن من المواد الخشبية ومخلفات النشر.
وأضافت الشركة الكندية، أن الوقود الذى سيسمى "الزيت الحيوي"، سيستخدم بدلا من الوقود التقليدى لتشغيل مولدات التدفئة، لافتة إلى أنها بدأت فعلا باستخدام هذا الوقود لتوليد الكهرباء فى إحدى منشآتها من مصانع الوقود الحيوى فى ولاية أونتاريو الكندية، كما انها تتفاوض حاليا مع عدد من الزبائن الأمريكيين المحتملين فى قطاع التصنيع.
ونجحت شركة انجليزية مقرها لندن فى تصنيع وقود حيوى غير مضر بالبيئة من مخلفات مصانع الشيكولاتة الغنية بالإيثانول.
وأوضحت الشركة الانجليزية أنها نجحت فى تحويل المخلفات إلى إيثانول حيوى وخلطته بزيت نباتى لإنتاج الديزل الحيوي، وسيبدأ هذا الشهر وتحديدا فى 26 نوفمبر تجريب الوقود الجديد برحلة لشاحنة تنطلق من دولة مالى فى طريقها إلى غرب أفريقيا."
وأشار الباحثون بشركة ايكوتيك التى طورت المنتج الجديد، إلى أن الاستفادة بمخلفات الشيكولاته فى منتهى الذكاء فمن قبل كانت المخلفات تدفن تحت الأرض مما يكلف مبالغ طائلة، كما أن إنتاج الوقود الحيوى فى حد ذاته كان يتعرض لانتقادات، وذلك لأنه يصنع من مواد لازمة للإنسان مثل المحاصيل الزراعية وأحيانا تتم إزالة الغابات لزراعة محاصيل معدلة خصيصا لإنتاج الوقود.
وبالتالى ففى كل مرة تتناول قطعة شيكولاته لا تشعر بأى ذنب أو تخشى من زيادة الوزن فأنت تخدم البيئة ولا تضرها .



حوار صريح مع المهندس

محمد شيرين النجار

رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات النجار للنقل البحرى

ضمن الطفرة المستحدثة والتى أفرزت وصاحبت إنجازات التطوير والتحديث فى قطاع النقل البحرى ومع عرض شامل ومتكامل لكافة السلبيات والمشاكل التى تواجه الموانئ وشركات الملاحة والسفن المصرية وملاكها والحاويات وغيرها من السلبيات كانت لنا هذه الوقفة وهذا الحوار مع المهندس محمد شيرين النجار رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات النجار للنقل البحرى لخبرته الواسعة وباعة الطويل فى مجال النقل البحرى وماضى عائلته الكريمة فى مجال الملاحة والتى أثقلت وواكبت جولات حياته.



معوقات تواجه السفن المصرية:

بدأنا الحوار مع المهندس محمد شيرين بسؤال محير وأصبح ظاهرة الآن وهو !!

- لماذا لا يرفع علم مصر على معظم السفن المصرية بالرغم من امتلاكها لمصريين؟

قبل أن نتطرق إلى سبب عدم رفع علم مصر على السفن المملوكة لمصريين يجب أن يكون لنا وقفة مع عدة معوقات والتى بدورها تقف عقبة أمام السفن المصرية وهى بداية التفتيش البحرى وهيئة السلامة والتى من شروطها أن السفن لا يزيد عمرها عن عشرون عاماً فى البضاعة.

وخمسة عشر عاماً فى الركاب ويأتى العائق على كاهل ملاك السفن خاصة من هذا الشرط وتطبيقه نظراً لعدم وجود تمويل بنكى لدعم وتجهيز هذه السفن بشكل جيد وعلى مستوى عال. ومن المؤسف إننا لا نجد تلك البنوك التى تعطى هذا الدعم الملاحى بشكل كافى وذلك أيضاً لعدم وجود بنوك ملاحية متخصصة. ولذا فإن المستثمر لا يجد تمويل خارجى ولا يجد البنك الذى يدعمه ويسانده فى الإستثمار الملاحى، ومن الصعوبات التى يواجهها المستثمر أيضاً تقلبات السوق فمثلاً فى العام قبل الماضى كان سعر طن المازوت 180 دولار واليوم أصبح سعر الطن 780 دولار وهذه تكلفة على الملاك ولذا فالمستثمر يتحمل تقلبات السوق بنفسه وبالرغم من ذلك فهو ملزم أن تكون السفن جديدة ومجهزة.

ومن المعوقات أيضاً تعسف تطبيق القانون التجارى مع أى مستثمر يقع فى انتكاسه، فعلى سبيل المثال أنا كمالك سفن مديون للبنك بمائتين أو ثلاثمائة مليون دولار وعند حدوث مثل هذا التعثر أجد أن المدعى الإشتراكى يصدر أمر بحبس وأجد نفسى فى الزنزانة مع المجرمين والخارجين عن القانون وأتهم حينئذ بإهدار المال العام.

ولو أمامى فرصة لكى أنهض مرة أخرى يعوقنى الحبس مع المجرمين ولهذا يصبح القانون مدمر ، ومن المفترض أن التاجر مهما كانت مهنته معرض للمكسب والخسارة وإذا خمنا بأنه تعرض للخسارة وأصبح السوق ضده وهذا جائز فلا يجب أن يجد نفسه متهم مع المجرمين وتتناوله حينئذ الجرائد الصفراء ويتوجه له الفضائح الكاذبة.

وعندما يصبح هذا التاجر ألعوبة فى يد الصحافة يعتبر هذا دمار شامل بالنسبة له حيث أن كل تهمته أن حظه تعثر فى السوق بينما فى الدول الأوروبية عندما يتعثر التاجر تأتى له الجهات المعنية بكل إحترام وتقدير وتحاول تفهم أسباب تعثره مع وضع حلول وإيجابيات للعلاج ولذا فإن معظم رجال الأعمال المصريين يهربوا إلى الخارج وبذلك يتعثر الأسطول الملاحى ولا نجد له أية مساهمة ومن المؤسف أن الدولة لا تشجع المستثمرين المصريين ويعتبر المستثمر الأجنبى له كل الصلاحيات والإمتيازات عن المستثمر المصرى.



وهذا وجدناه فى قطاع الخدمات فوجدنا التوكيلات الملاحية كلها أجانب وأنا أتساءل هل يريدون ترك الملاحة للأجانب؟! ونحن نعمل لديهم، أنا أرى أنه من الأفضل أن أرفع علم أجنبى وأسافر فى كل مكان دون مشكلة وأتحرك بحرية كاملة دون أية معوقات، وذلك لأن العلم المصرى يضع السفينة فى مشاكل كثيرة مثل قوانين البيئة أو هرب طاقم السفينة ولهذا أتجنب رفع العلم المصرى.

بالإضافة إلى عمليات التفتيش العشوائية التى تحدث من هيئة السلامة وبعض الحالات يوجد بها شئ من التعسف فهم أصابهم الأذى من العبارة السلام 98 التى غرقت فيجب أن يوقفوا هذا التعسف لأن البحر الأحمر له طبيعة خاصة.

ويعتبر خط البحر الأحمر خط فقير حوالى 2 مليون راكب سنوياً، ومعظم الركاب من المصريين الغلابة والبسطاء الساعين وراء لقمة العيش وهم مستعدون لتقبل وتحمل أى شئ بأمل الحصول على تذكرة سفينة ولذلك تجدهم على الدكك وداخل الجراجات وفى الطرقات والنتيجة حدوث حادث مثل ما حدث فى العبارة وأننى لا أحب أن أتطرق لموضوع العبارة لأن فيه ثغرات كثيرة جداً.

وإذا بحثنا عن المسئول عن المشكلة فى موضوع العبارة فأنا أرى أن كله ملام وليس ممدوح إسماعيل وحده ولا الأكاديمية وحدها بالرغم من وقوع جزء كبير من المسئولية على عاتقها وكذلك هيئة السلامة فمن الضرورى أن تتغير أشياء كثيرة ولكن إلى الآن هى دون المستوى المطموح بالرغم من الجهود المبذولة لأنه ليس من الممكن وجود عبارات فاخرة ودرجة أولى من خط البحر الأحمر ونوعية الركاب كما قلنا من الناس البسطاء ولذلك نحن ننادى بوجود عبارات منشأة بطريقة معينة ولو عبارات قديمة وذو كفاءة جيدة وأن تناسب مستوى الركاب، وكذلك لابد من توفير أطقم مدربة لأننا نتعامل مع ركاب معظمهم غير قادرين على القراءة وأسلوبهم وطريقة حياتهم مختلفة. ولكن نجد التركيبة المتجانسة من سفينة جيدة ومجهزة وأطقم مدربة ورخص سعر التذكرة هذه معادلة تكاد تكون مستحيلة، وذلك لأن الدخل العائد على مالك أى عمارة على خط البحر الأحمر لا يمكنه أن ينفق على تجهيزها للمستوى المطلوب وهذا يضطره إلى تقليل مستويات الصيانة وكفاءة الأطقم ونوعية الأكل .. ألخ ، وهذا بالنسبة للبحر الأحمر والأسطول المصرى.

• الموانئ :

ما رأيك بالموانئ المصرية وهل هى مجهزة التجهيز الكامل أم لا ؟

مرت الموانئ المصرية بفترة طويلة جداً من الإهمال وبعدها حدثت طفرة كبيرة خلال الثمانى سنوات الماضية ولكن وللأسف التطوير لم يكن مدروساً دراسة كافية فنجد مثلاً أن فى ميناء الإسكندرية التخطيط والدراسات تمت على أساس إزالة العديد من المخازن ولم ينشئ غيرها مخازن جديدة بعد إزالتها والجور على ساحات التخزين المكشوفة. من أجل زراعة أشجار داخل الميناء والحقيقة أنى قمت بزيارة للعديد من الموانئ فى العالم ولم أرى فى حياتى أشجار فى ميناء غير الميناء المصرى.

تعتبر المصروفات التى أنفقت على تلك الأشجار والحدائق تعتبر إهدار للمال العام، ومحطة إسكندرية عندما تم إنشاءها فى الستينات كان الغرض منها التعامل مع الراكب المعتاد على ركوب البحر و هذه النوعية من الركاب ومن الخطوط انقرضت وفى الماضى كان يوجد (خط مارسيليا – خط جنوا – خط اللاذقية – خط بيروت– خط قبرص – خط تركيا).

والآن الوضع تغير وأصبح الطيران هو السمة السائدة ويعتبر التخطيط لم ينظر بعين ثاقبة نحو السوق السياحى البحرى فى مصر .

• الحاويات :

تعتبر إقتصاديات الحاويات ومحطتها معرضة للخطر بعد دخول الشركات الأجنبية ؟؟ تعليقك؟؟

– بالنسبة للحاويات ومحطاتها فهو موضوع خطير وشائك لأن الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى تمتلك ثلاث محطات حاويات (إسكندرية – دمياط – بورسعيد) وهذه المحطات كانت احتكارية ووزارة النقل تمتلك فيها بين (25 : 40%) على حسب المحطة ومكان تواجدها فوجئنا بمشروع شرق التفريعة فقد جذب إليه من المستثمرين الأجانب وأصبح خط ملاحى كبير وسخر الميناء لحسابه فقط وأى فائض به بدء يجذب خطوط أخرى من ميناء بورسعيد.وهذا تسبب فى إيذاء بورسعيد ونرى الآن بورسعيد تفقد خطوط .

وبالنسبة لدمياط فحدث نفس الشئ عندما تعاونوا مع المجموعة الكويتية للإستثمار وهذا الأتفاق تم من خلال وزارة النقل والتى هى شريكة أيضاً فى محطة حاويات دمياط وحدث نفس الشئ فى محطة حاويات إسكندرية وكانت وزارة النقل لها يد فى ذلك مما أدى إلى ظهور محطة حاويات عملاقة نافست محطة حاويات دمياط،وفى إسكندرية ظهرت محطة الحاويات الصينية نافست محطة حاويات إسكندرية .

وللعجب أن وزارة النقل تعتبر شريك بنسب كبيرة فى الثلاث محطات ولذا فاننا فى حيرة من هذا الأمر فما الهدف من وراء جلب منافسين لنا بعدما كنا محطات احتكارية وقد مر على الدولة عائد مادى كبير بالإضافة إلى أن حجة جذب خطوط جديدة هو سبب واهى لأنه لا يوجد شئ تسمى جذب خطوط جديدة وواضحة للعيان أن الخطوط يتقلص حجمها .

وهذا معناه أن وزارة النقل بهذا التصرف قد دمرت محطات الحاويات المصرية لصالح المحطات الأجنبية ومن الواضح أننا نفتقد الفكر بالرغم من قدرتنا على تطوير حاوياتنا ونشارك أجانب مع الأحتفاظ بالإحتكارية فى بلدنا ولكننا أدخلنا العنصر الأجنبى والذى تسبب فى تدمير ما تبقى لنا من محطات حاويات وبالتالى عند خصخصة هذه المحطات يحصلون عليها الأجانب بالمجان وبذلك تنتقل الإحتكارية التى كانت لصالح مصر وشعب مصر إلى الأجانب .

• ماذا عن قطاع الخدمات فى النقل البحرى؟

نفس الشئ حدث فى قطاع الخدمات فى النقل البحرى فالقانون رقم لسنة 98/1 أباح لكل شخص أن يفتح توكيل ملاحى بمفرده وهذا جذب الشركات الكبيرة ذات الفروع المتعددة والوكالات فى العالم وأخذت نصيب الأسد من الوكالة البحرية ودمرت القطاع الخاص تماماً وبالتالى القطاع العام أو قطاع الأعمال أو ما تبقى منه أصبح غير قادر على المنافسة.

• ما رأى سيادتك بالنسبة لقطاع الشحن والتخليص؟

أما عن قطاع الشحن والتخليص فمن المؤسف أنه لم ينظم إطلاقاً من قبل وزارة النقل وأصبحت العملية عشوائية وغير منظمة وأصبح التعامل عشوائى فى السوق الملاحى ونتج عن هذا دخول الأجانب فى مصر وتأسيسهم لمكاتب والعمل بصورة منظمة مما أدى إلى تدمير كل ما يمكن أن يقام فى هذا المجال وأصبح يكاد يكون محتكراً من جهة الأجانب وقد قام قطاع الخدمات فى النقل البحرى بتمويل الخط الأول والثانى لمترو الأنفاق فى القاهرة بالكامل من خلال إداراتها مع العلم بأن العنصر الأجنبى أصبح له صفة سائدة فى قطاع الخدمات وبالطبع كانت جباية وكانت احتكار . ولكن لسنا ضد إقتصاديات السوق لصالح المستهلك ولكن المستهلك لن يستفيد من دخول الأجانب لقطاع الخدمات لأن المفترض أن الأجنبى عندما يستثمر أمواله فى مصر يضع أمواله داخل مصر ويقوم بتشغيل العمالة المصرية لكن للأسف المستثمر فى قطاع الخدمات هو فى الحقيقة مستنزف وكل ما يقوم به هو تأجير شقة ووضع مكتب وعدد من الكراسى وأصبح بعدها صاحب شركة وبالتالى الأرباح العائدة عليه تتسبب فى رفع مستوى الأسعار وبالتالى التصدير يتأثر على الصادرات ونهايتاً مصر هى التى تضر وتتأذى وبعدها يقوم بتصفية الشركة .

ويحول أرباحه بدلاً من الجنيه المصرى إلى دولار ويرسلها للخارج فهو غير مبالى بأنه يضع أمواله فى مصر وهذا معناه أنه يحرم المواطن المصرى من دخل عائد عليه وهذا لا يكفيه بل يأخذ منى كمصرى ويحول كل أرباحه للخارج، ويطلق على نفسه مستثمر

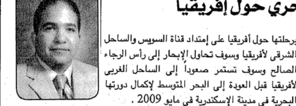
وأنا لا أفهم هذا النوع من الإستثمار والحقيقة أنه إستثمار جديد علينا – وأتمنى وبرغم كل المعوقات التى تواجهنا أن نتقدم ونرتقى لرفعة مصرنا الحبيبة



السفينة فينيقيا تعيد إحياء أول تجربة التفاف بحري حول إفريقيا

فى إطار تنشيط وتفعيل أواصر التعاون بين غرفة ملاحة بورسعيد وغرفة الملاحة السورية وفقاً لبروتوكول التعاون الموثق بينهما فقد قامت غرفة ملاحة بورسعيد بتنظيم حفل استقبال وإستضافة صاحب وطاقم السفينة "فينيقيا" والتى تهدف بعثتها إلى إعادة أحياء أول تجربة التفاف بحرى حول أفريقيا والتى تمت بالسابق من 600 سنة قبل الميلاد بواسطة بحارة فينيقيين.

وقد غادرت البعثة من جزيرة أرواد بسوريا فى أغسطس 2008 ولم تلبث حتى شرعت برحلتها حول أفريقيا على إمتداد قناة السويس والساحل الشرقى لأفريقيا وسوف تحاول الإبحار إلى رأس الرجاء الصالح وسوف تستمر صعوداً إلى الساحل الغربى لأفريقيا قبل العودة إلى البحر المتوسط لإكمال دورتها البحرية فى مدينة الإسكندرية فى مايو 2009 .



عادل عبده اللمعى

أخبار ومحطات

دعوة لزيارة بريطانيا

سلم تونى بلير رئيس وزراء بريطانيا السابق إلى الأخ العقيد معمر القذافى قائد الثورة الليبية دعوة من جوردون براون رئيس الوزراء البريطانى لزيارة لندن وحضور المؤتمر الدولى لقادة الدول المنتجة للنفط الذى سيعقد فى العاصمة البريطانية خلال شهر ديسمبر القادم.

الإسماعيلية الجديدة ونفق القناة

كلف الرئيس حسنى مبارك رئيس مجلس الوزراء ووزير الإسكان بإعداد الدراسات المتكاملة لمشروع إقامة الإسماعيلية الجديدة على مساحة 130 ألف فدان شرق القناة وإنشاء نفق قناة السويس الجديد الذى ستصل تكلفته إلى مليارى جنيه وقد أعلن عبد الجليل الفخرانى محافظ الإسماعيلية أن الدراسات المبدئية لمشروع النفق تشير إلى أن الدولة لن تتكلف أى مبالغ مالية نتيجة لتضاعف سعر بيع الفدان بشرق القناة عشرة أمثال السعر الحالى على الأقل بعد إقامة النفق .

مركز مصر بالنسبة للتجارة الخارجية

أصدرت مؤسسة التمويل الدولية التابعة للبنك الدولى تقريرها السنوى للأعمال – الذى يقوم بتقويم ودراسة مناخ الأعمال والتجارة فى 181 دولة على مستوى العالم – حيث أشادت المؤسسة فى تقريرها بالتجارة الخارجية فى مصر التى أحتلت المركز الأول على مستوى أفريقيا، والثالث على مستوى كل دول البحر المتوسط بعد فرنسا وإسرائيل ، والمركز 24 عالميا بين 181 دولة ، وقد علل التقرير حصول مصر على هذا المركز المتقدم نتيجة للإصلاحات التى تمت فى الموانى المصرية لتسيير حركة تجارة الصادرات والواردات فى مصر خلال عامى 2007 و 2008 وعلى رأسها التوسعات والتطوير فى نظم ميكنة الموانى بعدد كبير من المنافذ على مستوى الجمهورية، والتحديث الذى أستهدف تيسير إجراءات الفحص والرقابة لتتم بصورة سريعة ومتطورة.

متحف الآثار البحرية

حصل فاروق حسنى وزير الثقافة على موافقة اليونسكو لتقديم المعونة الفنية لإقامة متحف تحت الماء فى الإسكندرية لإتاحة رؤية الآثار عن طريق الغطس أو السير داخل أنابيب زجاجية، وسيعرض المتحف الآثار المهمة التى من بينها قصر كليوباترا ومنارة الإسكندرية ، وقد صرح الوزير بأن المتحف سيكون من طابقين الأول فوق سطح الماء لعرض الآثار المستخرجة من خليجى الإسكندرية وأبو قير ، بينما سيكون الجزء الأكبر من المتحف تحت سطح الماء.

ارتفاع عدد السائحين الفرنسيين

ارتفع عدد السائحين الفرنسيين الذين قاموا بزيارة مصر خلال النصف الأول من العام الجارى بنسبة 24% حيث وصل عددهم إلى 305 ألف سائح مقابل 244 ألفاً خلال نفس الفترة من العام الماضى، كما أن السائحين الفرنسيين قضوا خلال النصف الأول من العام الحالى ضعف عدد الليالى السياحية التى قضوها فى مصر خلال نفس الفترة من عام 2007 بإجمالى قدرة ثلاثة ملايين ليلة سياحية.

ازدواج خط السكة الحديد

تجرى الأعمال التنفيذية لمشروع ازدواج خط السكة الحديد بين مدينة برج العرب الجديدة والإسكندرية بطول 28 كيلو متر وتكلفة تصل إلى 300 مليون جنيه ، وقد صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن هذا المشروع يأتى فى إطار التزام الوزارة بتنفيذ البرنامج الإنتخابى للرئيس مبارك بربط المجتمعات العمرانية الجديدة والمدن الصناعية بوسائل نقل متعددة ورفع مستوى الخدمات للمواطنين ، كما أن هذا المشروع سيساعد على إيجاد فرص عمل لابناء محافظتى مطروح والإسكندرية.

النقل بالحاويات .... نظرة عامة على عام 2007

أحمد كامل مدير التسويق بشركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع



تستمر معدلات النمو فى نشاط نقل النقل بالحاويات بالزيادة فى مناطق كثيرة من العالم بالرغم من إرتفاع أسعار الطاقة و الخوف من حالة الركود التى يشهدها الإقتصاد الأمريكى و التى بدأت تلقى بظلالها على صناعة النقل البحرى.

ومن المتوقع أن تظل معدلات النمو على مستوى العالم ثابتة حول نسبة 7% حتى عام 2015 بحسب ما ورد فى (Container Management) إصدار يونيو 2006

و بنظرة عامة على مختلف المناطق حول العالم نلاحظ أن :

فى أوروبا : تأثرت التجارة بدرجة ما بالزيادة فى أسعار البترول و تراجع الإقتصاد العالمى . وقد شهدت موانى الحاويات بأوروبا (28 ميناء) زيادة نسبتها 13.5 % لتصل إلى ما يقرب من 74.5 مليون TEU .

مع هذا التباطؤ فى النمو نتيجة الزيادة فى أسعار السلع الغذائية و أسعار الطاقة تسود حالة من الترقب تمليها الإشارات السياسية التحذيرية، الخوف من أن المبالغة فى رد الفعل يمكن أن تؤدى الى زيادة المعوقات أمام حركة التجارة العالمية ، فى محاولة للسيطرة على الأسعار ، والتخطط ترشيد الإئتمان و التى يمكن أن تؤدى إلى تهديد خطير لحركة التجارة العالمية و التى ستؤدى الى معاناة الموانى من نقص الإيرادات.

وعلى الجانب المتفائل فإن هذه الظروف تتيح الفرصة أمام بعض الموانى لتحسين إمكاناتها و تطوير معداتها لمواجهة التحديات التى قد تواجهها فى المستقبل ، على سبيل المثال إعداد إدارة جديدة ، إعادة النظر فى الإستراتيجيات المطبقة، و الإعداد لقيادة الموانى إلى بر الأمان فى مواجهة الأزمات الإقتصادية .

فى الولايات المتحدة الأمريكية : شهدت الموانى الأمريكية معدلات نمو متواضعة (الأقل خلال السنوات الست الماضية) حيث بلغ متوسط النو أقل من 1% . و قد عانت موانى الساحل الشرقى عام 2007 من تراجع فى حجم التداول بمقدار 6، % عنه فى عام 2006.

وتشير الأرقام غلى أن حجم التداول سيستمر فى النمو خلال عام 2008 و لكن بمعدل أقل بسبب التراجع الذى يشهده الإقتصاد العالمى. و من المتوقع أن تظل أرقام الحاويات الوارد ضعيفة نتيجة لضعف الطلب على السلع من جانب المستهلك الأمريكى.

فى الصين : واصلت موانى الحاويات الصينية المعتبرة (14 ميناء) تحقيق معدلات نمو مرتفعة بلغت فى 17% فى المتوسط ، و زادت من 104 مليون الى 122 مليون حاوية مكافئة ، مستفيدة من معدلات النمو المتواضعة (2%) التى حققتها موانى هونج كونج .

فى أمريكا اللاتينية : شهدت موانى الحاويات الهامة بأمريكا اللاتينية معدلات نمو بلغت 14% فى المتوسط و بلغ حجم التداول 15 مليون حاوية مكافئة . و قد حققت بنما أكبر معدل نمو (32%) فى حين إنخفض معدل النمو فى ميناء Puerto Cabello بنسبة 1% ز فى حين حققت الموانى البرازيلية عدد 6.5 مليون حاوية مكافئة بمعدل نمو قدره 7.2 % عن عام 2006 . و قد حقق ميناء سانتوس النصيب البر (2.55 مليون حاوية مكافئة) أى ما يعادل 39% من إجمالى حجم التداول بالموانى البرازيلية.

إهتمامات عالمية :

يبدو أن الزيادة الغير مسبوقة فى أعداد الحاويات المتداولة قد ألقى الضوء على الإمكانيات الحالية لموانى الحاويات حول العالم ، و على الحاجة المتزايدة لوجود موانى حاويات جديدة وإلى التوسع فى الموانى الموجودة . كما زادت الطلب على المعدات الحديثة اللازمة للتعامل مع الجديد من سفن الحاويات . وتحتاج الدول النامية إلى إستثمارات هائلة لإنشاء موانى حديثة، بينما تعانى الدول الصناعية فى أوروبا و أمريكا (و التى تتداول مجتمه حاوية واحدة من كل خمس حاويات يتم تداولها فى العالم) من تأخر العمل فى محطات الحاويات تحت الإنشاء غلى حد إلغاء مشروعات بالكامل (بحسب مجموعة APM Terminal) ويعود ذلك إلى عدة عوامل ، الأمر الذى قد يؤدى إلى تأخير زمن المشروع إلى عشر سنوات كاملة (من زمن بدء التخطيط المشروع و حتى إتمامه) .

أرقام لها معنى :

من الإحصاءات و الأرقام التى وردت بإصدار World Top Container Ports 2007 يمكن إستخلاص بعض الإتجاهات السائدة فى المجال . فمثلا نجد أن:

- عدد 63 ميناء أى 25.5% من أكبر 120 ميناء حاويات فى العالم حققت نموا بنسبة أكبر من 10% عام 2007.
- حقق ميناء بيروت أكبر نسبة نمو فى العالم (59%) حيث بلغ إجمالى التداول 948 ألف حاوية مكافئة .
- شهد العام 2007 نسبة نمو قدرها 11 % عن العام السابق و ذلك لكبر 120 ميناء فى العالم .
- أربعة موانى صينية ضمن أقوى خمس موانى أداءا على مستوى العالم .
- أكبر انخفاض كان من نصيب ميناء Taranto بإيطاليا (-15%) يليه ميناء Charleston بالولايات المتحدة الامريكية .

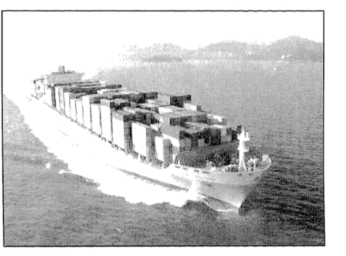
نادى المليون حاوية :

- 56 ميناء حاويات تداول كل منها أكثر من 2 مليون حاوية مكافئة .
- عام 2007 تأهلت 4 موانى جديدة لعضوية نادى المليون حاوية و هى ، Chinnai ، Dammam ، Callao ، Marseille.
- شهد التصنيف العالمى لموانى الحاويات اعضاء جدد وهم Yingkou بالصين و Beirutلبنان Valbaraiso شيلى و Mersin تركيا و Shuweikh بالكويت .

GLOBAL VOLUME INCREASE OF TOP 120 CONTAINER PORTS

2003	teu 265,787,872	
2004	teu 303,143,811	+ 14%
2005	teu 335,311,666	+ 10%
2006	teu 373,235,748	+ 11%
2007	teu 419,374,547	+ 12%

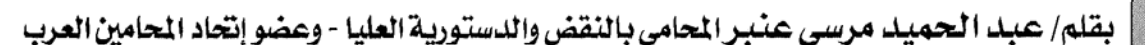
المصدر : Container Management July 2008



لماذا نغضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا فى البحر مع العبارة السلام 98 ؟!

الجزء الثانى



بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا - وعضو إتحاد المحامين العرب

مازلنا ننساق وراء العواطف وطنين الإعلام الفضائى، دون أن نلمس أرض الواقع أو نرجع إلى صفحات الكتب، ونتأمل القانون البحرى بنصوصه العتيقة، بعد أن تراجع أقلام الخبراء المختصين للأسباب - سوف نذكرها بالتفصيل فيما بعد - شخصية ومصالح خفية، ويحاول الإعلام أن يرمى المسئولية - وله بعض الحق - لأنه لم يجد من يتصدى له ويقول الحقائق كاملة، لذلك سوف نتصدى خلال المقال نوضح القصور الشديد فى القانون والتطبيقات العملية من خلال القضايا الحقيقية، فلم تكن قضية "غرق العبارة السلام 98" سوى القشة التى قسمت ظهر البعير، ولكن الحقيقة أن القضايا التى يقاسى منها فئة أطلق عليها أسم "الرحالة" وليس "البحارة" تتشابه فى قسماتها فئة عرفت فى أوائل القرن العشرين بـ"عمال التراحيل" فى القرى وكتبت عنها الأقلام الأدبية قصص أبدعها الكتاب المصريين وتناولتها الشاشة المصرية فى أفلامها، وكنت أتمنى أن يتناول الأدب المصرى والعربى (مشاكل البحارة) خلال كتابته لكن كل ما كتب عنه حتى الآن ليس إبداعاً ولكن صور ممسوخة من شخصيات تناولت أعمال رومانسية للسينما المصرية، فلم تظهر هموم البحارة كما هى تعتصر، ولم تجسد مشاكله فى البحر أو البر ومن يخالط تلك المجموعة تزخر بأعمال لا تقل روعه وأثاره عن الأفلام التى تناولتها السينما المصرية فى أفلام "الأرض" أو "الحرام" وغيرها من الأعمال الأدبية لكبار الكتاب.

رغم الجهد الذى بذل لتعديل القانون البحرى مازال البعض يتصور أنه قانون محدود الأثر يحكم العلاقة فى البحر وهى رحلة محدودة المدة هذا التصور المحدود هو الذى خلق مشاكل عديدة لم يستوعبها حتى الآن كبار المشرعين واللجان المتخصصة فى مجلس الشعب ذلك لأن أثر القانون البحرى لابد أن يمس اليابس وأثر نَزْح القانون البحرى لابد يمتد إلى الشاطئ ولا يمكن أن يجف على الأرض كما يتوهم البعض، وكما تعود منى قارئى العزيز أن نغوص فى القانون البحرى لنستخلص حقائق ثابتة نستطيع أن ندلل عليها فى نقاط محددة بالتالى:

أولاً: أن الشق الجنائى فى القانون البحرى ضعيف يكاد لا يوجد له أثر إلا فى بنود محدودة وعلى سبيل الحصر فى النصوص التالية:

I) مادة 4/6 العقوبة بالحبس مدة لا تجاوز سنه وبغرامة لا تجاوز 3000 جنيه أو إحداهما فى حالة رفع السفينة المصرية التى ترفع العلم المصرى علم أجنبى يوجه الاتهام إلى مالك السفينة والربان.

II) مادة 3/7 العقوبة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز 3000 جنيه أو إحداهما فى حالة مالك سفينة النزهة الأجنبى الذى لا يحصل على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة، وعدم رفع العلم المصرى.

III) مادة 3/8 حبس وغرامة لا تجاوز خمسة آلاف أو إحدى هاتين العقوبتين للسفن غير المصرية التى تعمل فى مجال الصيد والقطر والإرشاد فى المياه الإقليمية والملاحة الساحلية دون ترخيص بقرار من الوزير المختص، وأن يلزم أن تكون فى حالة الترخيص لمدة زمنية محددة.

IV) مادة 2/12 حبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحداهما من يخالف الحظر بنقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل، ولا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين ألا بعد الحصول على أذن من الوزير المختص.

V) مادة 2/57 يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذى يقوم ببيع سفينة مرهونة بيعاً إختيارياً لاجنبى ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن

VI) المادة 136 يعاقب بغرامة لا تقل عن 500 جنيه ولا تزيد على ألفى جنيه رب العمل الذى يخالف أحكام الفصل الثالث (عقد عمل البحار) مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت فى شأنهم الجريمة.

تلك هى العقوبات التى وردت فى القانون رقم 8 لسنة 1990 بشأن قانون التجارة البحرى على سبيل الحصر والغريب أن الفصل الثانى (عقد النقل البحرى - نقل البضائع- نقل الأشخاص) جاء خاليا من أى شق جنائى وإنما تناول التعويضات التى تسرى فى حالة عدم تسليم البضائع أو التلف أو العجز أو فى حالة نقل الأشخاص الوفاة والإصابة وهى تدور فى تعويضات مدنية وليست جنائية.

وهو الذى حدى بالنيابة العامة فى مجال المسئولية الجنائية إلى اللجوء إلى قانون العقوبات بإعتباره الشريعة العامة حيث تناول الباب الأول للجنايات والجنح التى تحصل لاحاد الناس (القتل والجرح والضرب) بصفة عامة خطأ فى موت شخص أخر بسبب إهمال أو رعونة أو عدم احتراز أو عدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز مائتى جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين وسواء كانت المادة 238 أو 244 فإن كل منهما من قبيل الجنح وليس الجنايات وهو ما حدى بالنيابة العامة إلى إقامة الجنحة ضد 6 متهمين منهم رئيس مجلس الإدارة ونجله عضو مجلس الإدارة وقبطان العبارة سانت كاترينى الذى أمتنع عن المشاركة فى إنقاذ الضحايا وأربعة منهم متوفين وهم قبطان العبارة الغارقة وكبير الضباط البحريين وكبير المهندسين ومهندس أول وتحدد لها جلسة 6 يونيو 2006 وكان الإتهام الموجه لهم هو التراخى والإهمال فى إنقاذ الأرواح التى راحت ضحية خطأ المتهمين ولكن أركان الجريمة هنا لم تكن من خلال نص واضح وصريح فى تكليف قانونى محدد ودقيق يحمل تكليف لمالك السفينة فى عمل شئ أثناء غرق السفينة سوى إبلاغ سلطات البحث والإنقاذ وهو ما تأكدت منه المحكمة أن إشارات الإستغاثة وصلت إلى علم السلطات قبل علم مالك السفينة وأنها لم تتحرك ألا بعد ساعات من الغرق فكانت كالآتى : العبارة غرقت 3 صباحاً البلاغ الرسمى للسلطات وصل 7 صباحاً أول طائرة إنقاذ تحركت الساعة 11.30 صباحاً.

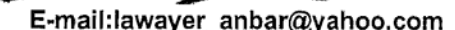
فالتشريع المصرى لم يكلف مالك السفينة بفعل شئ محدد وليس هناك شق جنائى والتشريع العام يرى أن الأمر لا يخرج عن قتل أو جرح شخص أو عدة أشخاص لأنه من قبيل حوادث السيارات وليس ركاب السفن والطائرات التى يجب أن يحكمها تشريع يراعى تلك الإعتبارات مالك السفينة ليس هو سائق المركبة، ومن ناحية أخرى فأن التطبيق العملى توصل إلى صدور شهادات صلاحية للسفينة وماذا يمكن أن يحدث فى الإستئناف هذا ما سوف نتناوله - بأذن الله فى العدد القادم

الأستاذ / عبد الحميد مرسى عنبر

يهنئ

الأستاذة / زينب جابر سالم

على إفتتاح مركز الدراسات الإقتصادية (E.S.C) يوم السبت الموافق 2008/8/16 حيث حضره لفيف من رجال الجمارك ورجال القانون ، وتشرف المركز بحضور الأستاذ/ عدلى عبد الرازق رئيس قطاع النظم والإجراءات بمصلحة الجمارك والسادة رؤساء القطاعات بمصلحة الجمارك حيث بدأ أولى البرامج التدريبية بدورة (التخليص الجمركى وإجراءات المناطق اللوجستية) وسيبدأ دورة جديدة عقب عيد الفطر المبارك عن (التأمين البحرى وإجراءات تأمين الحاويات) وغير من الدورات العديدة ونتمنى للمركز مزيد من التقدم والنجاح.



E-mail:lawayer_anbar@yahoo.com

الإستعدادات لجيل سفن الحاويات العملاقة



دكتور ربان/ مدحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

شاهدت السنوات العشرة الأخيرة ثورة فى صناعة وبناء سفن الحاويات، كما اشتد التنافس بين ترسانات بناء السفن فى بناء سفن حاويات أكبر وأكبر حتى وصل هذا التنافس اليوم إلى بناء سفن حاويات عملاقة. حيث تتنافس ترسانات سامسونج للصناعات الثقيلة SHI مع ترسانة هيونداى وترسانة دايو وغيرها من الترسانات على بناء سفن حاويات عملاقة تتعدى حمولتها 12000 حاوية مكافئة.

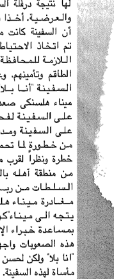
اليوم توجد أكثر من 150 سفينة حاويات سعتها 9000 حاوية وأكثر فى الخدمة تلك السفن التى تسمى Mega Vessels . منذ عام 2007 توجد لدى ترسانات بناء السفن طلبات لبناء سفن حاويات عملاقة سعة (12000) أثنى عشرة ألف حاوية مكافئة فما فوق سيتم تسليمها فى عام 2011 . هذه الزيادة فى إحجام وسعة سفن الحاويات يتطلب إستعدادات فى مجالات متفرقة فالمتعاملين مع الحاويات فى الموانى فى حاجة إلى التدريب عن كيفية التعامل مع هذه السفن وتستيفها وتأمينها قواعد تأمين البضائع Cargo Securing manual فى حاجة إلى تطوير، لابد من أن تحمل الحاوية شهادة بمستوى الحمل الذى سيحمل فوقها (ISO Standard) .

فى هذا المقال سنتولى دراسة حالة تبين لنا نواحى القصور التى هى فى حاجة إلى المراجعة من أجل الإستعدادات لجيل سفن الحاويات العملاقة.

حادثة السفينة أنا بلا

فى فبراير 2007 وقع حادث لسفينة أنا بلا Anna bella وحمولتها من الحاويات هى 868 حاوية مكافئة أى أن سفينة الحاويات موضوع هذا الحادث تقل بكثير عن حمولة سفن الحاويات التى ستعمل خلال عام 2011. كانت السفينة "أنا بلا" تقوم برحلتها العادية المنتظمة حيث غادرت ميناء أنتورب فى 23 فبراير متجهة إلى هلسنكى، وبعد عبورها قنال "كيل" دخلت بحر بلطيق مبحرة بأقصى سرعة لها (وكانت حالة البحر أن ذاك متوسطة) متجهة إلى مينائها المقصود. وبعد ظهر يوم 25 فبراير كانت مازالت السفينة على سرعتها ولكن زادت سرعة الرياح ووصلت حالة البحر إلى حدود "gale" قوة 8/7 بيفورت . فى ذلك الوقت كانت السفينة تدرفل بشدة طوليا وعرضيا، عندئذ تم تخفيض السرعة للتقليل من تاثير الدرفله ولكن فى نهاية نفس اليوم ليلا عندما انخفضت سرعة الريح تم زيادة سرعة السفينة الى السرعة القصوى مره اخرى .

فى اليوم التالى الساعة 8.30 صباحاً أمر ربان السفينة بمراجعة حالة البضائع وهل أثرت سوء الاحوال الجوية عليها وأسفرت المراجعة عن أن رصة من رصات البضائع كانت عبارة عن حاويات 30 قدم فى عنبر رقم 3 وجدت مائلة بزاوية عكس اتجاه مقدم العنبر. كان ارتفاع رصات الحاويات سبع رصات من الحاويات 30 قدم الثلاث رصات العلوية منها كانت حاويات صهريجية تحتوى على مادة butylene (IMDG 2.1) مصنفة درجة 2.1 وهى مصنفة خطرة (رقم الأمم المتحدة 1012) وجدت منقلبه كما ذكرت عالية وقد لحقها بعض التلف نتيجة الضغط الواقع عليها والاجهادات التى تعرضت لها نتيجة درفلة السفينة الطولية والعرضية. أخذا فى الاعتبار أن السفينة كانت مازالت مبحرة تم اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة للمحافظة على سلامة الطاقم وتأمينهم. وعندما وصلت السفينة "أنا بلا" الى حدود ميناء هلسنكى صعدت السلطات على السفينة لفحص الوضع على السفينة ومدى ما تشكله من خطورة لما تحمله من مواد خطرة ونظرا لقرب موقع السفينة من منطقة آهله بالسكان طلبت السلطات من ربان السفينة مغادرة ميناء هلسنكى وان يتجه الى ميناء "كوتكا" شرقاً بمساعدة خبراء الإنقاذ. جميع هذه الصعوبات واجهتها السفينة "انا بلا" ولكن لحسن الحظ لم تقع مأساة لهذه السفينة.





الجهل بمستوى جودة الحاوية:

إذا كان الحادث السابق قد وقع لسفينة حاويات صغيرة نسبياً بالنسبة لكبر حجم وحمولة سفن الحاويات العملاقة Mega vessel التى تبحر اليوم حول العالم فلم تتعدى حمولة السفينة "انا بلا" 868 حاوية . ماذا سيكون الوضع لو تكرر هذا الحادث مع سفينة حاويات حمولة 12000 حاوية فى غياب إيجاد طريقة عالمية يمكن عن طريقها للمخططين للشحن والمتعاملين مع الحاويات ومخزنيها التعرف على مستوى جودة الحاوية وقدرة تحملها لوزن رصات الحاويات التى فوقها ومقدار الضغط الواقع عليها. فى الحادث السابق تسبب عدم وجود طريقة لتعريف المتعاملين مع الحاويات بأن مستوى تحمل الحاويات السفلية للوزن الذى سيحمل فوقها يقل معدله عن مستوى الجودة المسموح ISO Standard فى تحطيم الحاويات السفلية حيث أظهر التحقيق فى الحادث أن الحاويات التى تحطمت (فى قاع السبع رصات من الحاويات) والتى سببت إنقلاب الرصات التى فوقها أن الوزن المسموح فوقها كان 100.5 طن ومع ذلك كان الحمل الواقع فوقها هو 191.22 طن. فى هذا الحادث ترتب على جهل المخططين للشحن وكبير ضباط السفينة بهذه المعلومة وعدم معرفتهم بها عدم إتخاذ الحذر من عدم قدرة الحاويات السفلية التى كانت دون المستوى المسموح عالمياً على تحمل تستيف سبع طبقات من الحاويات فوق بعضها. كما تبين من هذا الحادث أيضاً أن الحمل الواقع على الطبقة الثالثة من الحاويات التى تحطمت كان يزيد عشرون طناً.

على ذلك يتعين على المتعاملين مع الحاويات من مخططين ومستفين ومخزنين وشاحنين للحاويات أن يكونوا حذرين أنه مازالت هناك حاويات تستعمل اليوم وقوة تحملها للأوزان والضغط فوقها يقل عن مستوى الجودة المطلوب ISO Standard ويجب عليهم التعرف عليها بوضوح عند التخطيط لعمليات شحن الحاويات على السفينة وأثناء مراحل الشحن المختلفة لتجنب إمكانية تحطمها.



قصور القواعد فى كتيب تأمين البضائع

كما أن التطور والزيادة فى الحجم شملت السفن فقد شملت أيضاً الحاويات ذاتها ذلك أن شركة APL لديها الآن حاويات 53 قدم. كما أنه فى حادثة "أنا بلا" كانت السفينة تحمل حاويات 30 قدم ولم تكن الحاويات من هذا الحجم مؤمنة كما كان الحمل زائداً بطبيعة الحال. لم يكن كبير ضباط السفينة متآلفاً ومتعرفاً على طريقة شحن وتربيط وتأمين هذا الحجم من الحاويات وكذلك كافة المتطلبات الخاصة بالتعامل مع هذا الحجم من الحاويات. فوق ذلك أن كتيب تأمين البضائع Cargo Securing Manuel لم يبين كيفية تأمين هذا الحجم من الحاويات وهناك مقترح أساسى بأن تقوم غرفة الملاحة الدولية International Chamber of shipping بالتعاون مع الصناعة فى تطوير والحث على اقتراح قواعد للسلامة أثناء التعامل مع هذا الحجم من الحاويات وتأمينه. يجب أن يكون كتيب تأمين البضائع شاملاً لجميع أنواع الحاويات وفى الشكل الذى يزود المتعامل مع الحاويات بمعلومات جاهزة وإجراءات سهلة من أجل تأمين البضائع.

أخطاء برامج الكمبيوتر

المشكلة فى حادثة "أنا بلا" أن برنامج الكمبيوتر المستعمل فى إجراء الحسابات وتحديد الوزن المسموح على طبقات الحاويات كان به خطأ (ذكرنا أن الحاويات التى كانت تحملها السفينة هى حاويات 30 قدم) حيث لم يتعرف على الحاويات 30 قدم ولذلك حولها أوتوماتيكيا إلى 40 قدم دون لفت نظر مشغل الكومبيوتر أو تحذيره بذلك . وكانت النتيجة أنه على ضوء أن (GM) إتزان السفينة إرتفاع الميتاسنتر0.8 متر أظهر أن الوزن المسموح على

تابع الإستعدادات لجيل سفن الحاويات العملاقة

طبقات الحاويات السبع هو 240 طن في حين أنه في الواقع 225 طن فقط، وقد سبب خطأ الكمبيوتر هذا في زيادة الحمل على الرصات السفلية. لذلك من الدروس المستفادة من هذا الحادث هو وجوب أن يكون جهاز الكمبيوتر المستعمل في إجراء الحسابات معتمد ومزود بالمتطلبات الخاصة بتأمين بضائع السفينة وأن يتم تخزينه بقواعد كتيب تأمين البضائع.

عدم التآلف مع هذا الحجم من الحاويات

أظهرت التحقيقات في هذا الحادث أن الحاويات 30 قدم لم تكن مؤمنة هذا بالإضافة إلى أن الحمل على رصات الحاويات كان زائداً وقد تعدى الحمل المسموح. لم يكن كبير ضباط السفينة متآلفاً مع شحن وتأمين حاويات من هذا الحجم، هذا بالإضافة إلى أن كتيب تأمين البضائع لم يبين في ملحقاته المتطلبات الخاصة بالتعامل مع هذا الحجم من الحاويات. إذا أضفنا إلى ذلك أن الكمبيوتر لم يكتشف هذا الحجم لوجود خطأ في البرنامج نجد أن كبير الضباط كانت تنقصه الكثير من المعلومات وأدت هذه النتيجة أن أبحرت السفينة بإرتفاع ميتاسنتر GM 1.86 متر بالرغم من أن كتيب تأمين البضائع كان يسمح بالإجمالي حتى GM 0.8 متر فقط علاوة على ذلك كانت صهاريج القاع المزدوج للسفينة محملة بالصابورة. أى أن السفينة كانت جامدة بمعنى أن هذا الوضع يجعل درفلة السفينة شديدة حيث تميل السفينة ثم تعود إلى وضعها المعتدل بسرعة. وقد أظهرت حسابات مستشارى بناء السفن أن تأثير هذا الارتفاع الكبير للميتاسنتر (GM) قلل من قوة تحمل الحاويات للحمل الواقع فوقها إلى ما لا يقل عن 90 طن. لم يقدر كبير ضباط السفينة أن ارتفاع الميتاسنتر هذا من شأنه زيادة تأثير ضغط البضائع العلوية على البضائع السفلية. نخلص مما سبق أنه يجب أن يكون الضباط الذين يعملون على سفن الحاويات متآلفين مع التعامل مع جميع أحجام الحاويات وأن يتم تدريبهم على هذا التعامل.

نقص تدريب العاملين البريين

بإعتبار أن السفينة "أنا بلا" كانت ترفع العلم البريطاني فالجهة التي قامت بالتحقيق هي Marine Accident Investigation Branch (MAIB) وقد لفت التقرير الأنظار إلى عدة قصور بعضها يرجع لتشغيل السفينة وبعضها يرجع إلى عمليات التخطيط للشحن وكذلك عمليات شحن الحاويات وتأمينها . حيث نظراً لسرعة عملية الشحن لم تتم عملية التخطيط للشحن أو شحن الحاويات وتأمينها على الوجه المطلوب. بالرغم من أن المخططين للشحن من العاملين بالبر كانت لديهم المعلومات عن التستيف وتفاصيل أتزان السفينة (كانت هناك سبع سفن من نفس درجة أنا بلا) فقد أعتمدوا على أن طاقم السفينة سيلفت أنظارهم في حالة ظهور أى مشكلة وتوقعوا أن كبير الضباط سيراجع جميع تفاصيل التستيف والخطة قبل بدء الشحن . في حين أن كبير الضباط لم تكن لديه الخبرة في العمل الذى يشغله كما لم تكن لديه أى إرشادات بالنسبة للتعامل مع الحاويات 30 قدم كذلك لم يكن لديه وقت كاف لإجراء المراجعة . لذلك أوصت لجنة التحقيق بضرورة وجود اتصال كفء بين السفينة والعاملين بالبحر كما يجب أن يكون الطرفين على علم بالإجراءات الخاصة بخطة الشحن وتسليم الحاويات . لذلك يجب تدريب مخططي الشحن على التعامل مع الأعداد الكبيرة من الحاويات من أجل التأكد من تأمينها عند الشحن.

الخلاصة:

خلاصة ما سبق أن الزيادة في أحجام وحمولات سفن الحاويات أسرع من الإستجابة لهذه الزيادة سواء بالنسبة لوجود حاويات في الخدمة الآن قوة تحملها أقل من ISO Standard ويجب التنبيه إلى ذلك كذلك ضرورة الإنتباه إلى مستوى حمل رصات الحاويات وعدم الإرتفاع بها إلى عدد من الرصات لا تقوى الرصات السفلية على تحملها، ونضيف أنه بعد هذا الحادث عدلت الشركة الشاحنة خطتها وأدخلت في إعتبارها الحاويات 30 قدم وتطلبت ألا يزيد عدد رصات طبقات الحاويات عن ثلاث طبقات فقط . كما أنه يجب أن يكون الكمبيوتر المستعمل في إجراء حسابات الأوزان معتمد، وضرورة إدخال التعديلات في كتيب تأمين البضائع Cargo Securing manual بحيث يبين إجراءات تأمين الحاويات من جميع الأحجام وكذلك ضرورة تدريب أطقم السفن على حسابات الأحمال على الرصات المختلفة وأقصى إرتفاع مسموح به وتأثير ذلك على إتزان السفينة. كذلك تدريب المخططين للشحن والمتعاملين مع الحاويات على جميع الحسابات المتعلقة بالتخطيط للشحن وأثرها على أتزان السفينة.

*****



توقيع اتفاقية المقر

صرح السفير حازم خيرت مندوب مصر الدائم لدى الجامعة العربية بان مصر وقعت اتفاقية المقر مع الاتحاد الأوروبي لمنتدى الاقتصاد والأعمال المنبثق عن مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، أكد السفير على أن هذه الاتفاقية تكتسب أهمية كبيرة لأنها تأتي قبل أشهر قليلة من القمة الاقتصادية العربية التي تعقد بالكويت في شهر يناير القادم ، هذا وقد أوضح رؤوف أبو زكى أمين عام الاتحاد العربي لمنتدى الاقتصاد والإعمال انه اصبح للاتحاد بموجب هذا الاتفاق دولة المقر – مركز اقليمي بالقاهرة .

لا مخاطر من المشروعات الأثيوبية

صرح الكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى بأن المشروعات الأثيوبية التي يتم تنفيذها من أجل تحسين مستوى الدخل القومي والتنمية لا تمثل أى مخاطر أو تأثيرات سلبية على حصة مصر من المياه ، لأن هذه المشروعات تنفذ في إطار مبادرة دول حوض النيل ، كما أن الوزارة تقدم من خلال بعثاتها وخبراتها كافة أوجه الدعم الفنى والرصد والمراجعة الإقتصادية والبيئة لهذه المشروعات.

إنضمام مصر للبرنامج الأوروبى

وافقت المفوضية الأوروبية ببروكسل على ضم مصر إلى البرنامج الأوروبي لتشجيع التنافسية والإبتكار في الصناعة، وبذا تكون مصر أول دولة عربية تستفيد من هذا البرنامج، كما وافق الإتحاد الأوروبي على إنشاء شبكة مصرية أوروبية للتكنولوجيا والإبتكار.

خطة متكاملة لمترو الانفاق

أعطى الدكتور احمد نظيف رئيس مجلس الوزراء إشارة البدء للحفار العملاق "كليوباترا" للعمل في النفق للمرحلة الأولى للخط الثالث لمترو الأنفاق وأعلن سيادته عن خطة متكاملة لتوصيل مترو الأنفاق للمدن الجديدة حيث سيتم إنشاء خط مترو سريع يمر بالطريق الدائري؛ ويشكل الخط الجديد لمترو الأنفاق محورا جديدا من الشرق الى الغرب وهو اتجاه رئيسي للحركه من مطار القاهرة الدولي وحتى وسط العاصمة امتدادا حتى الدقى والجيزة .

مشروع يابانى صناعى ضخم

يقام مشروع ياباني صناعي ضخم على مساحة 50.6 ألف متر مربع بالمنطقة الصناعية "الرسوة" جنوب محافظة بور سعيد لتصنيع وتجميع الضفائر الكهربائية للسيارات ، ويصل حجم استثمارات المشروع الى 50 مليون دولار خلال الثلاث سنوات القادمة ، ويبدأ الإنتاج مع بداية الشهر الجارى بحجم عمالة في المرحلة الأولى يصل الى 3000 عامل .

ميكنة المنافذ الجمركية

تقرر الانتهاء من مشروع ميكنة كافة المنافذ الجمركية على مستوى الجمهورية أوائل سبتمبر 2009 بتكلفة تصل الى 10.5 مليون دولار ، وقد صرح **أحمد فرج سعودى** رئيس مصلحة الجمارك المصرية بأنه سيتم البدء في أجراء جميع عمليات الاستخلاص الجمركي عن طريق الحاسب الآلي من أى مكان من خلال ربط المنافذ الجمركية المنتشرة على مستوى الجمهورية على شبكة اتصالات إلكترونية واحدة .

كثافة السكان في الدول الأوروبية

كشفت دراسة سكانية للقارة الأوروبية أن بريطانيا ستصبح أكثر دول أوروبا سكاناً خلال 50 عاما متجاوزة ألمانيا وفرنسا، وأن عدد سكان بريطانيا سيزيد في عام 2060 بنسبة 25% عما هو الآن ليصبح 77 مليون نسمة بدلا بين 61 مليون، وتعتبر ألمانيا من أكثر دول الإتحاد الأوروبي سكاناً في الوقت الحالي حيث يصل عدد سكانها إلى 82 مليون نسمة، إلا أن هذا العدد سوف ينخفض عام 2060 بحوالي 12 مليون نسمة، في الوقت التي سيرتفع عدد سكان فرنسا ليصبح 72 مليون نسمة بفضل سياسة الإهتمام بالأسرة ودعم المرأة العاملة.

إحلال وتجديد الأهوسة

تم الإنتهاء من إحلال وتجديد كل من هويس اسنا الإضافي بإستثمارات 230مليون جنيه ،وهويس وقنطرة فم الرياح المنوفي بتكلفة قدرها 70 مليون جنيه، وسيتم افتتاح الهويسين بعد التجديد خلال احتفالات أعياد أكتوبر .

انتعاش السياحة خلال الدورة الصينية

أظهرت الإحصائيات الرسمية الصادرة عن مصلحة السياحة الصينية أن العاصمة الصينية بكين سجلت وصول 6.52 مليون سائح طوال فترة إقامة دورة الألعاب الأوليمبية التي جرت في الفترة من 8 الى 24 أغسطس الماضي ، كما سجلت المواقع السياحية في المدينة عائدات بلغت 162 مليون يوان صيني (حوالى 23 مليون دولار) كما استقبل كل موقع جذب سياحي رئيس اكثر من230 ألف سائح ، وبذا إستقبلت فنادق الخمسة نجوم حوالى 80 ألف نزيل يومياً ليصل معدل الأشغال إلى 81 % وكان سعر الغرفة في الليلة 3604 يوان (525 دولار) .

نصائح طبية




دكتور/ماجد حبيب

ڤيتامينات طبيعية

التين: يحتوى على ڤيتامين آ - ب1 - ب2 - ث
الرمان: يحتوى الرمان على ڤيتامينات آ - ب - ث
العنب: من أغنى الفواكه بالڤيتامينات وخاصة أ - ب - ث
المشمش: يحتوى على الڤيتامينات آ - ب1 - ب2 - ث.
الزيتون: يحتوى على معظم الڤيتامينات آ - ب - ث - و.
البطيخ الأحمر: غنى بالڤيتامين ث وفقير بالڤيتامين أ.
الشمام: يحتوى على ڤيتامينات ث و ب.
التفاح: غنى بالڤيتامين آ وڤيتامينات ب1 وب2 و ث.
التوت: يحتوى على ڤيتامينات أ و ب1 و ث .
الجوافة: من أغنى المصادر بڤيتامينات أ - ب1 - ب2 - ث .
السفرجل: يحتوى على مقدار وفير من ڤيتامينات آ - ب - ث
الليمون: غنى بالڤيتامينات آ - ب1 - ب2 - ب3
الكوسا: تحتوى على ڤيتامينات آ و ث
الكمثرى: تحتوى على ڤيتامينات آ - ب1 - ب2 - ث.
الكريز: يحتوى على ڤيتامين ث وڤيتامينات آ و ب.
الموز: يحتوى على ڤيتامينات أ - د - و - ب2 - ب6 - ب12 - ث.
اللفت: يحتوى على ڤيتامينات أ - ب - ج
اللوز: اللوز الحلو غنى بالڤيتامينات آ و ب ويؤكل.
القرنبيط: يحتوى على ڤيتامينات آ - ث - ج - ك ومجموعة ڤيتامينات ب .
الملوخية: تحتوى على ڤيتامين آ - ث.
الكرات: وكميه أكبر من ڤيتامين ث - E و يحتوى على ڤيتامينات آ - ب.

الفول: غنى بالڤيتامينات ب1 - ب2 - ب6 ويحتوى على كميه أقل من ڤيتامين أ - ث.
البصل: غنى بالڤيتامينات آ - ب.
البازيلاء: تحتوى على كميات قليلة من ڤيتامينات أ - ث .
البرتقال: غنى بالڤيتامينات ث - ب1 - ب2.
الباذنجان: تحتوى قشرة الباذنجان على كمية قليلة من ڤيتامين أ - ث.
الأناناس: غنى بالڤيتامينات آ - ب - ث.
الجوز: يحتوى على ڤيتامين ب - ث أكثر مما فى التفاح - ولكنه فقير بڤيتامين آ .
الجزر: يحتوى على ڤيتامينات أ - ب1 - ب2 - ث - د .
الثوم: يحتوى على كميات قليلة من مختلف الڤيتامينات بإستثناء ڤيتامين آ.
التمر: يحتوى على ڤيتامينات آ - ب1 - ب2 .
البندورة: تحتوى على ڤيتامين آ وكمية أ قل من ڤيتامينات ب1 - ب2 - ث .
البقدونس: غنى بالڤيتامين ث .
البطاطا: تحتوى البطاطا على ڤيتامينات ب - ث وكميات ضئيلة من ڤيتامين آ .
الفجل: يحتوى على كميات مخفضة من ڤيتامينات ب - آ - ث.
الشمر: تحتوى على ڤيتامينات آ - ب - ث.
السّلق: يشبه السبانخ من حيث غناه بالمعادن والڤيتامينات آ - ث - ك.
السبانخ: مصدر جيد من مصادر الڤيتامينات - ومن أكثر الخضروات الشتوية فائدة وقدرة على التغذية. تحتوى على ڤيتامينات آ ب - ك.
الخيار: غنى بالڤيتامينات آ - ث.
الخوخ: غنى بالسكر والڤيتامينات وخاصة ڤيتامين ب2.
الخس: غنى بالڤيتامينات آ - ب - ث.

خطورة تقبيل الطفل فى فمه

من العادات الشائعة فى مجتمعنا كثرة تقبيل الأطفال بهدف إظهار المحبة والعطف على الصغير. من غير أن ندرى أن هذه القبلات الكثيرة قد تكون السبب فى إصابة الطفل بالأمراض الكثيرة.
إن تقبيل الطفل فى فمه شيء فى منتهى الخطورة فالحقيقة إن القبلة التى تطبعها الأم أو الأب على فم الطفل الصغير وبخاصة عندما يكون فى الأشهر الثلاثة الأولى هذه القبلة كفيلة بأن تنقل إليه الأمراض التى يعانى منها الأبوان احدهما أو كلاهما معاً.
وكذلك قبل الستة شهور الأولى من عمره قبل أن تتكون لديه المناعة فلو حدثت قبلة بين شخص بالغ وطفل رضيع ينشأ اولا التهاب فطرى باللسان ينتشر بين اللثة وينتشر فى جميع أنحاء فم الطفل وبالتالى تكون الريالة عنده مستمرة كذلك عدم القدرة على الأكل الكافى كما تنتقل ميكروبات أخرى مثل مجموعة الميكروبات العنقودية وهى ميكروبات موجودة فى فم الإنسان بصورة طبيعية حتى ولو كان سليما وعن طريق القبلة تنقل للطفل ولمناعته الضعيفة تسبب له الأمراض، فينتج عنها التهاب الحلق والفم كما تؤدى إلى التهاب اللوزتين وعندما يكبر الطفل ويبلغ عمره عامين تكون لها مضاعفات كبيرة على القلب أو التهابات متكرر فى الكليتين وأيضا من الأمراض التى تنتشر عن طريق التقبيل مرض الحمى الشوكية وهى تنتشر أيضا عن طريق ميكروبات موجودة بصفة طبيعية فى فم الإنسان.

الأمراض الفيروسية:

هناك أمراض ڤيروسية مثل الزكام والرشح يجب عدم الإستهانة بها لأنها قد تصيب الخلايا المبطنة لخلايا المخ وينتج عنها إرتفاع شديد جداً فى درجة الحرارة يصعب السيطرة عليها وتؤدى إلى تشنجات عند الطفل وتشبه حالة التهاب الحمى الشوكية وفى بعض الأحيان تؤدى إلى الوفاة.
إضافة إلى أن هناك ڤيروس التهاب الغدة النكفية (أبو اللكيم) وكذلك الحصبة تنتقل عن طريق القبلة كما يمكن انتقال بعض الميكروبات والفيروسات من الإنسان البالغ إلى الغدد اللعابية للطفل مما ينتج عنها التهاب الغدد اللعابية للطفل. كذلك إذا كان هناك قبلة ملوثة بخلايا صديدية من فم بالغ وتنتقل للطفل عن طريق القبلة فإنها تؤدى إلى حدوث نزلة معوية.
ومساوىء القبلة للطفل لا تنتهى فهناك الفيروسات الكبدية ومنها الڤيروس A وهو ينتقل للطفل عن طريق القبلة فى حالة إذا كان الذى قبله حاملا لهذا الڤيروس.

تقبيل الجبهة واليد:

لذا ينصح الأطباء بأن القبلة الصحيحة للطفل هى القبلة على يد الطفل أو جبهته.

فيتامين (أ)

فيتامين (أ) والمعروف باسم ريتينول (Retinol) يوجد طبيعياً في الحيوانات فقط.
ويستطيع الجسم أن يصنع فيتامين (أ) من مركب البيتاكاروتين (Beta — carotene) وهذا المركب يوجد في جميع الخضروات والفواكه الطازجة ذات اللون الأخضر أو الأصفر، وعندما يصل مركب البيتاكاروتين مع الغذاء إلى الأمعاء الدقيقة يتم تحويله في جدار الأمعاء إلى فيتامين (أ) ويعطي الجزء الواحد من البيتاكاروتين جزئين من فيتامين (أ)، ويخزن الجسم ما يفيض عن حاجته من فيتامين (أ) داخل أنسجة الكبد والأنسجة الدهنية.
يعتبر فيتامين (أ) مادة أساسية لتطوير الأجنة قبل الولادة ولنمو الأطفال بعد ذلك، وهو ضروري بوجه خاص لنمو العظام والأسنان ويحافظ على سلامة الجلد، كما يساعد في تكوين الافرازات المخاطية التي تبني المقاومة ضد الأمراض، كما يكسب الشخص الحيوية والنشاط ويؤخر الشيخوخة. والأطفال هم أحوج الناس إلى فيتامين (أ) لنموهم ووقايتهم من الأمراض.

نقص فيتامين (أ):

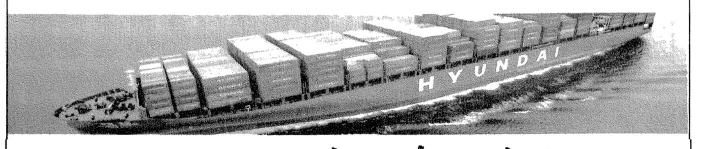
يؤدي نقص فيتامين (أ) في غذاء الإنسان إلى اختلال العمليات الحيوية التي تجري داخل جسم الإنسان وظهور أعراض مرضية عديدة، ففي حالة الأطفال يتأخر نموهم ويعانون من فقد الشهية للطعام وعدم القدرة على مقاومة الأمراض المعدية.
وباستمرار نقص الفيتامين يجف الجلد المصاب سواء كان طفلاً أم بالغاً ويتساقط شعر الرأس بسبب جفاف خلايا فروة الرأس. وتعتبر منطقة أعلى الركبتين وأعلى الفخذين من أشد مناطق الجسم تأثراً بنقص فيتامين (أ) حيث يبدو الجلد في هذه المناطق صلباً، وينتشر جفاف الخلايا الطلائية إلى الجهاز البولي والتناسلي والتنفسي والهضمي وتتحول الخلايا التي تقطن هذه الأجهزة إلى خلايا ميتة فيشعر المريض بالتهابات مؤلمة في هذه الأجهزة وخصوصاً في مجرى البول.
وأخطر أعراض نقص هذا الفيتامين هو فقد الإنسان للقدرة على الإبصار ليلاً أو ما يعرف بالعشى الليلي المصحوب بالتهاب وجفاف مجرى الدمع والغدد الدمعية والتهاب القرنية والملتحمة مما قد يؤدي إلى فقد البصر.
وتزول الأعراض الناتجة عن نقص فيتامين (أ) بمجرد تناول المصاب للأغذية الغنية بفيتامين (أ) ويشفى الشخص وتزول آلامه.

مصادر فيتامين (أ):

× يتواجد فيتامين (أ) في المشتقات الحيوانية التالية:
الحليب، صفار البيض، لحم الضأن، لحم البقر الأحمر، سمك قشر بياض، السمك، البلطي، الجبن القريش، زبدة البقر، الجبن الأبيض، كبد العجول، دهن الجاموس.
أما بالنسبة للمشتقات النباتية فيوجد في الخضروات والفواكه التالية:
الكرنب، أوراق الكرفس، الخبيز، الملوخية، أوراق الحلبة الخضراء، الكرات، الخص البلدي، البقدونس، الرجلة، الفجل الأخضر، السبانخ، اللفت، ورق العنب، رؤوس الفجل، رؤوس الجزر الأحمر، القلقاس، البطاطس، الفول الأخضر، الخيار، البامية، البازلاء، القثاء، الفلفل الأخضر، القرع، الجميز، الموز، التين، البلح الطازج، العنب، الجوافة، الليمون الحلو، اليوسفي، المانجو، البرتقال، التين.



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

EASTBOUND	VOY	Odessa	Conatanta	Istanbul	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
Maas	614 E	21-Sep	25-Sep	27-Sep	**02-Oct**	06-Oct	16-Oct	21-Oct	25-Oct
B. Pelangi Dua	070 E	28-Sep	02-Oct	04-Oct	**09-Oct**	13-Oct	23-Oct	28-Oct	01-Nov
W H 605	004 E	12-Oct	16-Oct	17-Oct	**23-Oct**	27-Oct	06-Nov	11-Nov	15-Nov
America	016 E	19-Oct	23-Oct	24-Oct	**30-Oct**	03-Nov	13-Nov	18-Nov	22-Nov

MED

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
Kennedy	012 E	25-Sep	27-Sep	30-Sep	**04-Oct**	08-Oct	18-Oct	19-Oct	23-Oct	25-Oct
Scala	003 E	09-Oct	11-Oct	14-Oct	**18-Oct**	22-Oct	01-Nov	02-Nov	06-Nov	08-Nov
Iris	149 E	16-Oct	18-Oct	21-Oct	**25-Oct**	29-Oct	08-Nov	09-Nov	13-Nov	15-Nov

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Scala	003 W	13-Sep	15-Sep	17-Sep	18-Sep	21-Sep	23-Sep	**04-Oct**	09-Oct	11-Oct	14-Oct
Iris	149 W	20-Sep	22-Sep	24-Sep	25-Sep	28-Sep	30-Sep	**11-Oct**	16-Oct	18-Oct	21-Oct
Efficiency	047 W	27-Sep	29-Sep	01-Oct	02-Oct	05-Oct	07-Oct	**18-Oct**	23-Oct	25-Oct	28-Oct
Mosel	003 W	04-Oct	06-Oct	08-Oct	09-Oct	12-Oct	14-Oct	**25-Oct**	30-Oct	01-Nov	04-Nov

MEX

EASTBOUND	VOY	Valencia	Barcelona	Genoa	Fos	Damietta	Port kelang	Chiwan	Lianyungang
CHOPIN	039 E	21-Sep	22-Sep	24-Sep	26-Sep	**02-Oct**	12-Oct	16-Oct	19-Oct
STRAUSS	041 E	28-Sep	29-Sep	01-Oct	03-Oct	**09-Oct**	19-Oct	23-Oct	26-Oct
WAGNER	137 E	05-Oct	06-Oct	08-Oct	10-Oct	**16-Oct**	26-Oct	30-Oct	02-Nov
MOZART	041 E	12-Oct	13-Oct	15-Oct	17-Oct	**23-Oct**	02-Nov	06-Nov	09-Nov
VERDI	010 E	19-Oct	20-Oct	22-Oct	24-Oct	**30-Oct**	09-Nov	13-Nov	16-Nov

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

First Announcement September 1st, 2008

International Conference on "Coastal Zone Management of River Deltas and Low Land Coastlines" Alexandria, Egypt (March 6-10, 2010)

The Ministry of Water Resources & Irrigation (MWRI) of Egypt is organizing this uniquely Coastal Engineering Conference, in cooperation with other governmental institutions, through its Coastal Research Institute (CoRI), and National Water Research Center (NWRC) to capitalize on the initiative drive of the Maritime Academy (AASTMT), Costamarine Technologies (CMT) in Egypt and the Coastal Zone Foundation (CZF) in USA towards sustainable sea & ocean solutions.

The objective of the conference is to bring engineers, scientists, managers, government, local agencies and officials to address the outstanding problems associated with coastal erosion/accretion/subsidence occurring on shorelines of river deltas and low land areas being increasingly influenced by, manmade interference and global climate changes such as sea-level rise and increased storm activity. Another objective is to propose sustainable solutions to minimize and adapt to the adverse impacts in the framework of ICZ management.

International Co-Sponsors:

(a) Coasts, Oceans, Ports, And Rivers Institute (COPRI) / ASCE
(b) American Shore & Beach Preservation Association (ASBPA)
(c) United States Geological Survey (USGS)

Conference Themes:

(1) Geological Processes of Deltas and River Mouths. (2) Coastal Change Processes and Human Influence on Coasts. (3) Coastal Defense Restoration and Erosion Mitigation; Hard and Soft Solutions (4) Coastal Modeling and Risk Management, (5) Coastal and Beach Eco – Systems, (6) Dune and Wetland Management, (7) Coastal Contaminants and Disaster Management, (8) Impact of Coastal Defense Systems on Ecology of the Coastal Zones, (9) Impacts of Climate Changes and Adaptation Policies, (10) Sustainable Coastal Management and Human Influence on Coasts, (11) Case Studies; Major Deltas of the World and Low Elevation Coastlines.

International Advisory Committee

Robert Wiegel, University of California, Berkeley; Billy Edge, Texas A&M University; S. Jeffress Williams, USGS; Jim Houston, US Corps of Engineers; Kate Gooderham, ASBPA; Nabil Ismail, AASTMT; Orville Magoon, ASCE/ COPRI; Ismail Mubarak, Advisor to MWRI, Cairo.

Executive Program Committee

I.El-Shinnawy, CoRI; M. Shreadah, Egyptian National Institute of Oceanography & Fisheries (NIOF); S. Monismith, Stanford University, CA; J. Dugan, University of California, Santa Barbara; Meg Caldwell, Center for Ocean Solutions, CA; S. Ilic, Lancaster University, Lancaster; W.E.Bijker, Maastricht University, NL; A.Ezeldin, American University, Cairo.

Tentative Conference Deadlines

Oct. 31st 08, Call for Papers; Jan. 16th 09, Abstract Submission; March 13th 09, Abstract Selection; June 12th 09, Paper Summary Submission; Aug 14th 09, Editors Comments; Oct 16th 09, Submission of Edited Summaries for the Conference Book.

Final papers will be submitted three months after the conference to the publication committee for review and to produce the conference proceedings. Interested authors in journal publication will be encouraged to submit their work to Journals of ASCE, NWRC (Egypt), Coastal Research, Shore & Beach and AGU or a single supplemental indexed journal issue will be made available.

For further information contact Professor Nabil Ismail at: nicoastmarine@gmail.com until further notice.

ميناء دمياط مستمر فى مواكبة العالمية

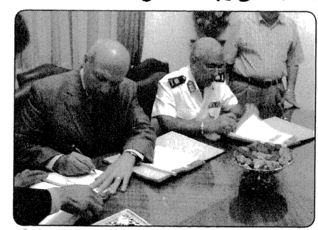
توقيع العقد بين هيئة ميناء دمياط وجهاز الصناعات و الخدمات البحرية ممثلة فى الشركة المصرية لإصلاح و بناء السفن

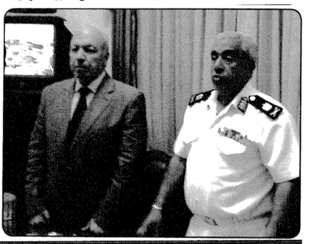
فى إطار السياسة العامة لوزارة النقل. وتنفيذاً لتوجيهات السيد المهندس/ محمد لطفى منصور وزير النقل.

والتى تهدف إلى الوصول بالموانئ المصرية إلى أعلى مستويات الأداء واستمراراً فى تطوير و تحديث و تدعيم إمكانيات ميناء دمياط و الوصول به إلى العالمية.

فقد تم توقيع التعاقد بين هيئة ميناء دمياط وجهاز الصناعات و الخدمات البحرية .. ممثلة فى الشركة المصرية لإصلاح و بناء السفن و ذلك لبناء و توريد عدد 2 لنش للميناء.

وقد صرح اللواء بحري/ حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط بأن اللنش الأول مزود بأحدث وسائل مكافحة التلوث البحرى و يتميز بقدرة فائقة على المناورة العالية و العمل فى





كافة الظروف و الأحوال الجوية كما أنه مجهز بأحدث معدات التشغيل و تبلغ سعة تجميع الزيوت الثقيلة به 48 متر مكعب/ ساعة و تصل سرعته إلى 20 عقدة تساعد فى سرعة التوجه إلى موقع الحادثة . واللنش الثاني مخصص لأعمال رباط السفن بالميناء و تصل سرعته إلى 8 عقدة و تبلغ قدرته على الشد حوالى 3 طن و هو من أحدث اللنشات التى تعمل بالموانئ و مزود بجميع الوسائل المخصصة لمعاونة السفن أثناء تراكيها أو مغادرتها أرصفة الميناء.

كما أضاف بأن انضمام اللنشين للخدمة سوف يمثل إضافة لإمكانيات الميناء سوف تسهم فى مسايرة الزيادة المستمرة فى طاقة الميناء والزيادة المتوقعة فى إعداد السفن الناتجة عن إنشاء محطة الحاويات العالمية الجديدة و باقى المشروعات الجارى إنشاؤها بالميناء.

توقيع عقد بين شركة دمياط الدولية للموانى وشركة شينا هاربر الصينية





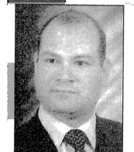
مازال التطوير مستمراً فى ميناء دمياط فى إطار تنفيذ المشروع العملاق لبناء أكبر محطة حاويات فى جمهورية مصر العربية والمتوقع وصول الطاقة الإستيعابية لها إلى 4 مليون حاوية مكافئة.

وقد تم توقيع العقد بين شركة دمياط الدولية للموانى وشركة هاربر الصينية لبدأ تكريك الممر الملاحى ليصل عمق الممر إلى 18 متر وعمق أرصفة المحطة التى يبلغ طولها 2300 متر إلى 17 متر وعمق دائرة دوران السفن إلى 17 متر، وذلك بتكلفة إجمالية قرابة الـ 200 مليون دولار تمهيداً لأن يصبح ميناء دمياط هم الموانى المحورية فى حوض البحر المتوسط.


YOUR TRUSTED PARTNER
SYSTEM CERTIFICATION
OHSAS 18001
SGS
SYSTEM CERTIFICATION
ISO 9001 2000
SGS
الهندسية للحاويات
ش.م.م
SHIP & C.R.E.W
شحن وتفريغ
584 2398
www.ship-crew.com

خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب



تساؤلات الزواج المحرم وسط إعصار الفضائح

كل الحكاية عيون بهية!!

بيد أن قصة ذلك الزواج السرى قد انتشرت فى كافة الأوساط بسرعة مذهلة كما النار فى الهشيم ، أصبحت أدق التفاصيل متداولة على جميع الألسنة وبين مختلف المستويات ، وكانت الصدمة القاسية التى نزلت كالصاعقة على رؤوس الجميع أن ذلك الزواج السرى كان زواج بين " محارم " والعياذ بالله ، لقد ارتبط الطرفان فى ظروف وملابسات كان الشيطان فيها هو سيد الموقف والحاكم بامره ، كان طرفى تلك الزيجة المشؤومة على علم ووعى تام بأن ما يقومان به سيخلف لهما أسوا العواقب حال إكتشافه ، لكن كان رهانهما يقوم على أساس أن كل شئ مباح فى هذا الزمان ، حيث ما عادت هناك محرمات .. أصبحت كل الأبواب مفتوحة أمام كل من يحفظ ذلك الميثاق الشيطانى .. لقد أزيلت كل السدود وتحطمت كل القيود أمام قوة الباطل وجبروت الحرام ، صيغت النظريات لتى تحلل الحرام وتنشر مبادئ الظلم وتنثر بذور اليأس والإحباط ، كان طرفى ذلك الزواج يمارسون الرذيلة على مرأى ومسمع من الجميع كان ظنهم بأن أحداً لا ينتبه لما يحدث وإذا حدث وتنبه أحد ما فحتما ولابد أن ينال العقاب المناسب فكيف يجرؤ ويتنبه ويرى عورات أصحاب الرذائل ؟

لقد انتشر ذلك النوع من الزواج المحرم إنتشاراً عظيماً وسريعاً فى كافة الأوساط وعلى كافة المستويات ويمهور متباينة ومتفاوتة إلى حد مدهش وعجيب فهناك من يدفع مائة جنيه وهناك من يدفع مليار جنيه ! ولا عجب فى ذلك على الإطلاق فلكل مقام مقال !!!

والسؤال الملح الآن ..

هل شعر الجميع بخطورة الموقف ؟ هل أيقن الجميع أن المركب قد تشرف على الغرق بين لحظة وأخرى ؟ هل إستيقظ النوام من نومهم ؟ بيد أن تفاصيل هذا الزواج السرى المحرم قد باتت قصة تلوكها الألسنة ، وهنا أذكر قارئى العزيز بأننى قد تعرضت من قبل لهذه النوعية من الزواج ولهذا النوع من المحرمات فى كثر من مقال وى أكثر من مناسبة وكنت دائم التحذير من أوخم العواقب التى من المحتم أن تأتى على الأخضر واليابس فى هذه الفترة الدقيقة من تاريخ البلاد ..

الزواج المحرم والسرى الذى أقصده ليس زواجاً عرفياً ولا زواج مسيار ولا حتى زواج متعة وبالتأكيد هو ليس زواجاً رسمياً أو شرعياً، لكنه زواج ترعرع بعيداً عن الشرعية لكنه كان فى أحضان المؤسسات الرسمية .. إنه الزواج القائم بين السلطة والثروة على أرض المحروسة !! ولكن من تقدم أولا وعرض الزواج من الطرف الآخر ؟ وهل كان هناك رفض أو مقاومة فى البداية ؟ وهل كان هناك شهودا عدول ؟ وهل كان هناك مأذون يتمم إجراءات ذلك الزواج ؟ وما هو المهر الذى تم الإتفاق عليه بين الطرفين ؟ وما هى أتعاب المأذون ؟

إن الإجابة على هذه التساؤلات والملاحظات سيفتح علينا أبواب جهنم أو سيفتح عليّ شخصيات تلك الأبواب السبعة والعياذ بالله، لذلك لن أجيب على شئ من الأسئلة السابقة خصوصا السؤال الخاص ب

" أتعاب المأذون "

وهناك بعض الاسئلة التى ليس لها علاقة من قريب أو بعيد بقصة الزواج المحرم والذى افتضح أمره مؤخراً بين " السلطة والثروة " ولكنها أسئلة وتساؤلات تجول بخاطرى بين اللحظة والأخرى والحقيقة لا أدرى لماذا ؟

أولاً كم عدد أعضاء مجلس الشعب من رجال الأعمال ؟

ثانيا كم عدد أعضاء الحكومة من رجال الأعمال ؟

ثالثا كم عدد أعضاء مجلس الشورى من رجال الأعمال ؟

رابعاً كم عدد أعضاء لجنة السياسات من رجال الأعمال ؟

خامسا كم عدد الكوادر الحزبية من رجال الأعمال ؟

كم عدد القضايا اللا أخلاقية التى أرتبطت بأسماء لامعة فى الحزب الحاكم والبرلمان بمجلسيه ؟

كم عدد رؤساء الأحزاب من رجال الأعمال ؟

كم عدد الوزراء وكبار رجال الدولة لديهم ابناء من عيال الأعمال ؟

كم عدد قضايا الفساد التى تورط بها مسؤلين كبار ؟

كم عدد قضايا الفساد التى تم رفع الحصانة فيها عن برلمانيين ؟

ما هى مساحة الأراضى التى تم تسقيعها خلال عشرين عاما ؟

كم عدد الشركات التى تم بيعها فى إطار برنامج الخصخصة ؟

أين ذهبت عوائد الخصخصة ؟

ما هى المبالغ التى خسرتها مصر من سوء تقدير وتقييم أصول الشركات المباعة ؟

كم عدد رجال الأعمال الذين وقعوا فى مصيدة الفساد بمساعدة كبار المسئولين ؟

ما هو القاسم المشترك الذى يجمع الاسماء التالية : -

عبد الله طايل، هانى سرور، ممدوح اسماعيل، هشام طلعت، رامى لكح، توفيق عبده اسماعيل، فريد خميس، ...... الخ ؟

لا أدرى لماذا تلح عليّ تلك التساؤلات بصفة مستمرة ؟ أهى حالة مرضية ألمت بى مؤخرا ؟ أم هى من النتائج السلبية لإستغنائى عن نظارتى الطبية ؟ لكن هناك شئ غريب لا أجد له تفسير وهو رغم إلحاح تلك الأسئلة عليّ إلا أننى لا أريد من أحد أن يجيب عليها ولا أريد أن أعرف تلك الإجابات بالمرة وفى النهاية لا أريد إلا الإستماع إلى أغنية محمد العزبى (كل الحكاية عيون بهية)

eldeehy@Yahoo.com





تكريم الإسلام للإنسان منذ تكوينه



تغطية / وسام غنيم

أن مرحله الطفولة هى اخصب وأطول واهم فترة يمكن للمربى فيها أن يغرس فيها المبادئ القومية والتوجيهات السليمة فى نفوس وسلوك أبنائه فالفرصة متاحة والإمكانيات متوفرة من فطرة سليمة وطفولة ساذجة وبراءة صافية وليونة ومرونة وقلب لم يلوث ونفس لم تدنس. وفى هذا العدد سنعرض براعة الدين الإسلامى ومنهج النبى صلى الله عليه وسلم المستمد منه فى التعامل والتربية مع الأطفال.

أولا :النبى محمد (ص) يدعو للأبناء وهم فى أصلاب آبائهم

لما أذى النبى من أهل الطائف وعرض عليه ملك الجبال أن يطبق عليهم الاخشبين بمكة عندهم قال النبى الكريم الرحيم "أرجو أن يخرج الله من أصلابهم من يعبد الله وحده لا يشرك شيئا" كذلك يرشدنا لمافية صلاح الابن فى المستقبل حيث تكون البداية ربانية لا شيطانية حيث قال سيدنا رسول الله" لو ان أحدكم إذا أتى أهلة قال :بسم الله اللهم جنبنا الشيطان وجنب الشيطان ما رزقتنا يولد بينهما ولد لا يصيبه الشيطان أبدا"

ولقد امرنا الله باختيار الصالحين والصالحات عند الزواج لتنشئه جيل صالح لان فاقد الشئ لا يعطيه

رسولنا الكريم يدعو لهم وهم نطفه فى رحم الأمهات

من مظاهر عناية الإسلام بالطفل وهو فى رحم أمه بأنه أمر بصرف نفقه للمرأة المطلقة ثلاثا إذا كانت حاملا وهذه النفقة لأجل جنينها وليس لأجلها حيث إذا سقطت نفقتها بطلاقها ثلاثا ومن العناية به وقايته مما قد يؤثر على صحته وهو فى رحم أمه ولذا أبيح للحامل إذا خافت على جنينها أن تفطر فى رمضان كالمريض والمسافر

ومن مظاهر العناية بالطفل وهو فى رحم أمه تأجيل العقوبة التى تستحقها إذا كان ذلك سوف يؤثر على المولود او يقضى عليه مثل قضية جهينة وقضية المرأة الغامرية .

أذكار الرسول الكريم لنزول الطفل من رحم أمه

أن لحظات الولادة من اشق اللحظات على الأم وجنينها لما فيه من المشقة والكرب وتكون الأم مكروبة فيها كربا عظيماً ولقد علمنا الرسول (ص) دعاء يقال فى هذه الحالات حيث قال دعوات المكروب : "اللهم رحمتك أرجو فلا تكلنى الى نفسى طرفة عين واصلح لى شأنى لا اله إلا أنت "

منزلة الطفل المتوفى قبل تمامه عند الله كما ذكر لنا رسول الله

لقد ورد بشأن السقط أحاديث تسر السامعين فعن معاذ بن جبل رضى الله عنه أن رسول الله (ص) قال :

" والذى نفسى بيده أن السقط ليجر أمه بسرره الى الجنة إذا احتسبته " اى صبرت على فقده

أهميه الآذان الذى يؤذن للطفل المولود

عن أبى رافع قال : رأيت رسول الله صلى الله عليه وسلم أذن الحسن بن على حين ولدته فاطمة : وقال بن القيم رحمة الله : وسر التأذين أن يكون أول من يقرع سمع الإنسان كلمات النداء العلوى المتضمنة لكبرياء الرب وعظمته والشهادة التى أول ما يدخل بها فى الإسلام ومعروف أن الشيطان يفر ويهرب من سماع كلمات الآذان فيسمع شيطانه ما يغيظه فى أول لحظات حياته

الإسلام يعد الأولاد من البشّريات :

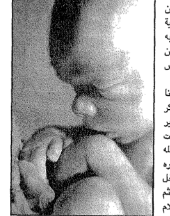
إن الأولاد نعمة من الله سبحانه وتعالى يهبها لمن يشاء ويمسكها عن من يشاء ولما كانت هذه النعمة تسر الوالدين بُشرت الملائكة بهم رسل الله وزوجاتهم.

قالى تعالى " يازكريا إنا نبشرك بغلام اسمه يحيى لم نجعل له من قبل سميا " (سورة مريم)

وقالت عن امرأة إبراهيم الجليل قال تعالى " وامرأته قائمه فضحكت فبشرناها بإسحاق ومن وراء اسحاق يعقوب " (سورة هود) ولهذا ذم الله من تبرم من الأنثى لانه تعالى هو الذى وهبها كما وهب الذكر والحياة لاتستمر ألا بالذكر والأنثى معا فقال تعالى " يتوارى من القوم من سوء ما بشربه أيمسكه على هون ام يدسه فى التراب الاساء ما يحكمون " (سورة النحل)

النبى عليه الصلاة والسلام يحنك المولود بالتمر ويدعو له :

– أولا التحنيك (هو مضغ شئ ووضعه فى فم الطفل) ويضع ذلك للطفل ليتمرن على الآكل ويقوى عليه والمقصود من التحنيك ان يطمئن الطفل ويجعله أمنا على استمرار غذائه والعناية به وبخاصة تحنيكه بالتمر الذى ترتفع فيه نسبه السكريات التى يتلذذ بها الطفل وفيه كذلك تمرين على استعمال وسيله غذائه الجديدة وهى المص بالفم ليألفها .



حدثنا إسحاق بن نصر حدثنا أبو أسامه حدثنا هشام بن عُروه عن أمه عن أسماء بنت أبى بكر رضى اللهم عنهما أنها حلمت بعبد الله بن الزبير بمكة قالت خرجت وأنا مُتم . فأتيت المدينة فنزلت قباء فولدت بقباء ثم أتيت برسول الله صلى الله عليه وسلم فوضعته فى حجره ثم دعا بتمره فمضغها ثم تَفل فى فمه فكان أول شئ دخل جوفه ريق رسول الله صلى الله ثم حنكه بالتمر ثم دعا له فبرك عليه، وكان أول مولود ولد فى الإسلام ففرحوا به فرحاً شديداً لأنهم قيل لهم أن اليهود قد سحرتكم فلا يولد لكم "رواه الشيخين"

يرشد رسولنا الكريم الأبوين بأهمية الأذكار للأبناء

ويرشد النبى محمد صلى الله عليه وسلم الأبوين إلى تحصين الأبناء بالذكر لحمايته وبعده عن الشيطان ودائماً شكر الله عطائه لهما.

فلا شك أن الدعاء مجلبه لكل خير وفيه شكر الرحمن الذى يزيد من شكره: قال تعالى "لئن شكرتم لأزيدنكم" "سورة إبراهيم"

ميراث المولود بمجرد ولادته

قال رسول الله فى حديثة الشريف :

لا يرث الصبى حتى يستهل صارخاً قال واستهلاله أن يبكى ويصيح أو يعطس "صدق رسول الله " رواه بن ماجه وصححه الآلبانى

يأمر الرسول بإخراج الزكاه للطفل بمجرد ولادته

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "فرض زكاة الفطر فى رمضان على كل نفس من المسلمين حر أو عبد أو رجل أو أمراه صغير أو كبير صاعاً من تمر وصاعاً من شعير" (رواه البخارى ومسلم وغيرهم)

يرحم رسولنا الكريم الطفل ولو ولد زنا

من رحمه النبى بالطفل وحرصه على أن يشب راضعاً من ثدى أمه أنه لما جاءته المرأة الغامرية التى زنت ردها حتى تلد فلما وضعت ردها حتى ترضع طفلها ثم جاءت بالطفل بيده كسره خبز دليل على فطامه فأقام صلى الله عليه وسلم عليها الحد (رواه مسلم)

يحتفل بالأطفال فيوصى بالعقيقة عنهم

وللعقيقة فوائد كثيرة كما ذكر العلماء منهم إبن القيم فهى قربان من الله تعالى وفيها الكرم والغلب على الشح وفيها إطعام الطعام وهو من القربات وهى تفك ارتهان المولود عن عدم الشفاعة لوالديه أو شفاعة والديه له وأنها ترسيخ للسنن الشرعية ومحاربة خرافات الجاهلية وفيها إشاعة نسب المولود وغيرهم.

وأخيراً : ينهى الإسلام عن تسميتهم بأسماء قبيحة وغير جائزة شرعاً

وهذا يدل أن الدين الإسلامى دين رائع كرم الإنسان منذ أن كان نطفه فى بطن أمه وبعث لنا رسولنا الحبيب ليرينا ذلك عمليا ولنشكر الله على نعمة الإسلام والتى منحها الله لنا.

رؤية مصرية :

35 عاماً على انتصارات أكتوبر

كيف أعطت حرب 73 أعظم الدروس العسكرية لإسرائيل ولكل البشرية؟!!

بقلم/ ولاء حمزة

رغم مرور 35 عاماً على انتصارات أكتوبر إلا أنه سيظل هذا اليوم فخر لكل مصرى وعربى. فحرب أكتوبر كان له الفضل فى تغيير الفكر العسكرى والإستراتيجى والسياسى فى منطقة الشرق الأوسط من ناحية وتغيير نظرة العالم أجمع لقدرات مصر من ناحية أخرى بفضل جيشها ورجالها البواسل.. فإيهام وخداع العدو والتخطيط الجيد والسرية التامة كان له الفضل فى إعطاء إسرائيل والعالم درس عسكرى لا ينسى على مر الزمان والتاريخ. فكيف كان التخطيط والإعداد وكيف حققت الضربة الجوية الأولى مهامها بنجاح وما هو رأى المحللين العسكريين الأجانب فى قدرات وإمكانيات نسور مصر وضباطها .. كل ذلك سنتعرف عليه عزيزى القارئ عبر السطور القادمة.

• ما مدى نجاح الضربة الجوية الأولى بفضل نسور مصر الأبرار؟!

ذكر المؤرخ العسكرى جمال حماد فى كتابة "العمليات الحربية على الجبهة المصرية" أن اللواء محمد حسنى مبارك قادة القوات الجوية يوم 6 أكتوبر فى الساعة التاسعة والنصف صباحاً دعا إلى إجتماع عاجل فى مقر قيادته وألقى عليهم التلقين النهائى لمهمة الطيران المصرى وطلب منهم التوجه إلى مركز العمليات الرئيسى كى يأخذ كل منهم مكانه هناك استعداداً لتنفيذ الضربة الجوية المنتظرة فى الساعة الثانية بعد ظهر السادس من أكتوبر كان الموعد حيث أنطلقت أكثر من 200 طائرة مصرية من 20 مطار وقاعدة جوية فى مختلف أرجاء إنحاء الجمهورية وقد استخدمت فى الضربة التى تركزت على الأهداف الإسرائيلية الحيوية فى عمق سيناء طائرات طراز ميج 17 وميج 21 وسوخوى 7 وسوخوى 20 وعن طريق الترتيبات الدقيقة والحسابات المحكمة التى أجرتها قيادة القوات الجوية تم لهذا العدد الضخم من الطائرات عبور خطة المواجهة على القناة فى لحظة واحدة.

– وقد نجحت هذه الضربة الجوية فى تحقيق أهدافها بنسبة 90% ولم تزد الخسائر على 5 طائرات مصرية فى زمن قياسى حيث عادت الطائرات المصرية فى الساعة الثانية وعشرين دقيقة بعد أداء مهمتها خلال ممرات جوية محددة . أما عن الخسائر الإسرائيلية الناتجة عن هذه الضربة الجوية وفقاً لما ورد فى المراجع الموثوق بها هى : شل ثلاثة ممرات رئيسية فى مطارى المليزويير تماداً بالإضافة إلى ثلاثة ممرات فرعية وإسكات حوالى 10 مواقع بطاريات صواريخ أرض جو من طراز هوك وموقعى مدفعية وتدمير مركز القيادة الرئيسى فى أم مرجم ومركز الإعاقة والشوشرة فى أم خشيب وتدمير عدد من مراكز الإرسال الرئيسية ومواقع الرادار وقد اشتركت بعض القاذفات التكتيكية "الـ 28" فى الضربة الجوية وركزت قصفها على حصن من حصون بارليف ويقع على الضفة الرملية شرق مدينة بور فؤاد وهو " حصن بودابست الإسرائيلى" .

– ونظراً لنجاح الضربة الأولى فى تحقيق كل المهمات التى أسندت إلى القوات الجوية لذا قررت القيادة العامة إلغاء الضربة الثانية والتى كان من المقرر القيام بها ضد العدو فى نفس اليوم ولكن قبل الغروب.



داخل غرفة عمليات القوات المسلحة فى حرب أكتوبر.. وابتسامة الرضا والنصر تعلو الشفاة

• مصر فى عيون أعدائها

يقول ديفيد اليعازر رئيس الأركان الإسرائيلى أنذاك " بالنظر للفروق العسكرية بين مصر وإسرائيل عام 73 لم يكن أمام مصر أى فرصة لتحقيق أى هدف عسكرى ضد إسرائيل حيث أن القوة العسكرية الإسرائيلية فى هذا الوقت كان فى أوجها خاصة فيما يخص السلاح والتكنولوچيا.

– وقال الچنرال " أنطونى هوكلى" أستاذ التكتيك بالجيش البريطانى "لقد هدم الطيارون المصريون فى حرب أكتوبر 73 أسطورة السلاح الجوى الإسرائيلى ومن ثم قلصوا دور الدبابات الإسرائيلية إلى الحد الأدنى خلال هذه الحرب.

– أما الكابتن "بادور اينبرج" قائد طائرة إسرائيلية فقال : "لقد خاض الطيارون المصريون أشرس المعارك الجوية ضدنا وحققوا السيادة فى الجو فى الوقت الذى كان فيه إسرائيل لا تتصور إمكانية أن تفقد سيطرتها على سماء المعركة".

– أما المحلل العسكرى الأمريكى الشهير روبرت بوليا أكد فى دراسة له تحمل أسم "دراسة تحليلية للإستراتيچية العسكرية لحرب أكتوبر " لتحليل وتقييم التكتيك العسكرى والإستراتيچية الحربية لحرب أكتوبر محاولاً تحليل وتوضيح نقاط الضعف والقوة فى الدفاع الإسرائيلى والهجوم المصرى السورى تم الإشارة فى هذه الدراسة (أنه على الرغم من إبتلاء العرب بهزيمتين متتاليتين فى مواجهة إسرائيل عامى 67،56 إلا أن ذلك لا يعنى البتة أنهم لا يجيدون فنون القتال والحرب فالعرب شأنهم شأن أى دولة ذات قضية يستطيعون إجادة فنون الحرب فى ظل القيادة المناسبة والتوجيه السليم والتخطيط المحكم وهذا ما حدث فى حرب أكتوبر حيث يؤكد بوليا أن المصريين كانوا يستعدون لها منذ نكسة 67 ويرى بوليا أن التركيز الإسرائيلى على تطويره القوة الجوية على حساب المدفعية والمدرعات والمشاة كان خطأ فادحاً أحسن المصريون والسوريون إستغلاله .

رئيس هيئة العمليات الأسبق :

خداع ومفاجأة العدو وراء تحقيق الهدف المنشود

فى حوار فريد من نوعه مع اللواء " عبد المنعم سعيد " رئيس هيئة العمليات الأسبق والمحافظ الأسبق لجنوب سيناء حيث أجرى معه الحوار أ/ عبد الوهاب وحيد بجريدة الأخبار وأوضح اللواء عبد المنعم سعيد أن الهدف كان تحقيق المفاجأة للعدو حتى تحقق الإنتصار وتم إتباع خطتين لتحقيق هذا الهدف أولها سرية التخطيط حيث تم تكليف عدد محدود من الضباط للتخطيط مع مراعاة قيامهم برسم الخرائط بأيديهم وليس بواسطة خطاطين حتى لا يعرف عنها أحد كما كان الإستفسار عن المعلومات كان لا يتم عن طريق الإتصالات المختلفة سواء السلكية أو اللاسلكية ولكن كان لابد من الأنتقال للحصول على المعلومة أما الخطة الثانية المتبعة كانت خطة الخداع بإيهام العدو بعدم قدرة مصر على القيام بحرب وقد تم الإيحاء للعدو عن طريق الإيحاء بأن هناك سعى لحل القضية بالطريقة السلمية كما أعلنت القيادة العسكرية عن قيام عمرة للضباط كما قام وزير الخارجية المصرية بدعوة وزيرة خارجية دولة أجنبية لزيارة مصر يوم 8 أكتوبر بجانب إجراء مشروع تدريبى للقوات المسلحة كل هذا حقق المفاجأة الإستراتيچية

– ألقى اللواء عبد المنعم الضوء على ما قامت به الدولة للأعداد لحرب أكتوبر فقال أثناء حواره: إن الدولة استعدت للحرب من عدة جوانب :–

أولاً: الجانب السياسى حيث أهلت العالم بأن لها حقاً مشروعاً فى إسترداد أرضها وأنها يوم أن تفعل ذلك لن تكون مغتصبة للأرض سواء تم هذا بالقوة أو بالسلم .

ثانياً: الناحية الإقتصادية فقد قامت الدولة بإنشاء المصانع وإنعاش حركة التجارة حتى يتوفر الدخل الذى يكفى لتلبية متطلبات القوات المسلحة ولحماية الدولة من أى مخاطر إقتصادية قد تنتج عن الحرب بجانب إنشاء المستشفيات وتجهيزها بأحدث الإمكانيات.

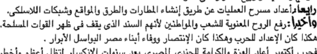
ثالثاً: الجانب العسكرى والذى سخر جهوده فى التدريب وإنشاء المواقع وتخطيط وتوزيع الأدوار على القوات المختلفة.

رابعاً: أعداد مسرح العمليات عن طريق إنشاء المطارات والطرق والمواقع وشبكات اللاسلكى.

وأخيراً: رفع الروح المعنوية للشعب والمواطنين لأنهم السند الذى يقف فى ظهر القوات المسلحة.

هكذا كان الإعداد للحرب وهكذا كان الإنتصار ووفاء أبناء مصر البواسل الأبرار .

فحرب أكتوبر أعاد العزة والكرامة للجندى المصرى بعد سنوات الإنكسار لتظل أعظم وأخطر الحروب فى النصف الثانى من القرن العشرين



إنترناشيونال تدعوك للإبتسامة:

(تراهن بخيلان على أن من يبقى تحت الماء أكثر من الآخر يدعوه للعشاء . . فلم يخرج أحد منهما حتى الآن)

كلمات لها معنى :

- لا يحتاج الدعاء لواسطة مخلوق
- راع والديك . . يرعاك أبنائك
- من فى حاجة للحب . . يقاس بقدر حاجته

أحدث ما توصل إليه الطب :

لدغ النحل لعلاج تصلب صفائح الدم

" لدغ النحل " هو أحدث علاج توصل إليه فريق من الباحثين الفرنسيين فى علاج تصلب صفائح الدم الذى يعانى منه 80 ألف مريض فى فرنسا والذى يؤدى لتدمير الجهاز العصبى المركزى وذلك بدلاً من إستخدام الكورتيزون أو مضادات الالتهابات الأخرى . فالسم الموجود فى بروتين النحل يؤثر على الخلايا العصبية وينتشر هذا المرض بصورة كبيرة فى بلدان أوروبا الشمالية حيث يتتشر بنسبة كبيرة بين السيدات الشقراوات ذات العيون الزرقاء .



من نوادر عالم الحيوان :

* إستخرج الأطباء 13 كرة جولف من معدة كلب من فصيلة لابرادور بعدما التهمها أثناء اصطحابه فى نزهات يوميه على مدى شهور حول ملعب جولف باسكتلندا .

* قتلت أسراب نحل فى الصين ثلاثة أشخاص فيما قتل ثلاثة آخرون أثناء محاولتهم الإبتعاد عن تلك الأسراب وقالت وسائل الأعلام أن شاحنة محملة بالعشرات من خلايا النحل اصطدمت بسيارة وانقلبت قرب أقليم " جيلين " فانطلقت أسراب النحل تحوم فى موقع الحادث .

أشكال الناس كأجناس الطير:

قال مالك بن دينار : لا يتفق اثنان فى عشرة إلا وفى أحدهما وصف من الآخر فان أشكال الناس كأجناس الطير ولا يتفق نوعان فى طيران إلا لمناسبة بينهما وقد رؤى يوماً حمامة مع غراب فعجب الناس من إتفاقهما وليسا فى شكل واحد فلما مشيا فإذا هما أعرجان فقالوا " من هاهنا اتفقنا "

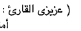
رغم المذابح الإسرائيلية . . الأمل الفلسطينى أبداً لا يموت

رغم المذابح الإسرائيلية البشعة التى ترتكب يومياً ضد الشعب الفلسطينى الشقيق إلا أن الأمل الفلسطينى أبداً لن يموت . . فقد ذكر جهاز الإحصاء المركزى الفلسطينى أن معدلات المواليد قد أرتفعت ووصلت إلى (1000) مولود شهرياً !! ووصل تعدد فلسطين فى نهاية 2007 إلى أكثر من 5 ملايين نسمة وان عدد السكان الفلسطينين قد يتساوى مع اليهود فى إسرائيل البالغ عددهم 5.5 إسرائيلى بعد عامين من الآن خلال 2010 م.

عجائب وأسرار لفظ الجلالة :

أثبت الباحث الهولندى " فان دير هوفين " أن قراءة القران خاصة حرف الـ " هـ" فى كلمة الله تعالج أصعب الأمراض النفسية وتبعث على هدوء الأعصاب فكلمة "الله " بحروفها الخمسة لها فعل مدهش فعند النطق بحرف الألف بالعربية والذى ينطق من المنطقة التى تعلو منطقة صدر الإنسان تكون البداية لعملية تدريبية تنظم التنفس ويأتى حرف اللام حيث يقوم بعمل وقف لمدة تقل عن الثانية وذلك بمثابة راحة يستعد بها الإنسان لنطق أقوى وأنقى الحروف وهو حرف الـ " هـ " بالعربية وهو الحرف الذى يربط رئتى الإنسان بالقلب وينظم ضرباته .

وأختتم الباحث هذه الدراسة بذكر أن تكرار من يعانى من مرض نفسى أو عصبى لكلمة الله لاعداد تتراوح بين 10 وألف حسب القدرات يبعث على الهدوء .



حكمة العدد :

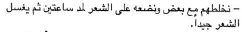
(عزيزى القارئ :

أمتلك ما شئت . . حتماً سترحل كما جئت)

دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة

خلطة لتنعيم الشعر فى ساعتين

- 5 ملاعق مايونيز
- 2 ملعقة كريم بارشوت
- 2 ملعقة حمام زيت صبار
- 1 ملعقة عسل نحل
- 1 ملعقة حبة البركة مطحونة
- نخلطهم مع بعض ونضعه على الشعر لمد ساعتين ثم يغسل الشعر جيداً.



للحصول على بشره صافية بدون حبوب أو بقع

- بياض بيضه + قطرات من عصير حامضى يمزج الخليط ثم يوضع على الوجه لمدة ربع ساعة ثم غسل الوجه بماء بارد

ملحوظة: أثناء وضع الماسك لا تتكلمى أو تبتسمى كثيراً

الأطعمة التى تحرق الدهون

- فاكهة الكريب فروت ويمكن أن يرش عليه سكر الريجيم
- الشاى الأخضر ويحرق من 70 إلى 80 سعر حرارى يومياً
- الأطعمة كثيرة التوابل حيث تجعلك تعرق وتحرق الدهون
- لبن قليل الدسم / خالى الدسم
- الماء حيث يوصى بشرب 8 أكواب من الماء الدافئ
- القرفة حيث يوضع ربع ملعقة قرفة مع الطعام فيقلل من مستويات السكر
- البروتين فهو يساعد على بناء العضلات وكلما زادت العضلات كلما أحرقت دهوناً أكثر.

أفقدى من وزنك 4 كيلو فى الأسبوع

- وجبة الأفطار : 2 قطعة توست مع كوب عصير خالى السكر أو قطعة جبن قريش فى حجم البيضة
- وجبة الغداء: قطعة لحم أو صدر فراخ مع 3 ملاعق أرز أو مكرونة
- وجبة العشاء : بيضة مسلوقة أو فول فى فنجان
- وأهم شئ المشى على الأقل ساعة يومياً وشرب المياه مفيداً جداً.

قناع للعين المرهقة

- ملعقة عسل + ملعقة حليب
- يمزج الخليط ويوضع على العين لمدة 3 دقائق ثم يزال بماء بارد
- ثم توضع كمادات بماء الورد البارد على العين لمدة 5 دقائق

لإزالة اسمرار الرقبة

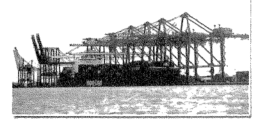
- ملعقة عسل + ملعقة ليمون
- 8 قطرات زيت زيتون + بياض بيضه
- تدهن على الرقبة وتظل لمدة نصف ساعة ثم تغسل ثم أدهنى الرقبة بكريم مرطب

خلطة سحرية لإزالة الكرش

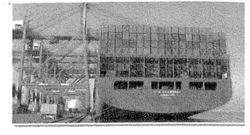
- شاى أخضر / نعناع أخضر
- قشر رمان / زنجبيل أخضر
- يغلى الماء ثم تضاف إليه جميع المقادير السابقة ويترك خمس دقائق يطبخ
- يشرب 3 مرات باليوم من دون سكر (بعد الأكل بساعة)
- والنتيجة تظهر بعد أسبوعين.

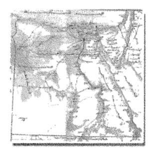
DCHC

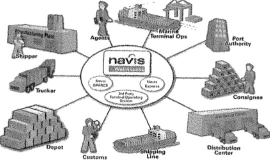
DAMIETTA CONTAINAR & CARGO HANDLING CO











The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Total Area	600,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50







DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax quay cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

EMBABY

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 290100 / +2057 290101 Fax:+2057 290777 P.O.X: 34511 Damietta-Egypt
Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com

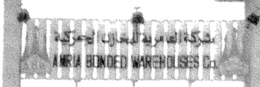


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري بنظام الموانى الجافة.
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة لمواد الثقيلة و الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير ...
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)





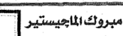

من بابا صلاح الشربينى بقطاع النقل البحرى ألف مبروك للعروسين سلوى صلاح الشربينى وعريسها الأستاذ/ أحمد بشير

تم بحمد الله زفاف الدكتور هيثم عادل عبدالبصير الدكتور بكلية التربية الرياضية على الآنسة هبة خليل السيسى ألف مبروك



توتال لوجيستيكا تحتفل بإفطارها السنوى

أحتفلت شركة توتال لوجيستيكا للملاحة بالإفطار السنوى بقاعة مولاتى بحدائق المنتزة وذلك بحضور أ/ تامر موسى المدير العام وأ/ محمد مصيلحى رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية ورئيس شركة فينمار للملاحة وأ/ سعيد على رئيس غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر ورئيس شركة كوسكودوم والمهندس/ مروان السماك رئيس مجلس إدارة شركة ميد ليفنت والمهندس/ مدحت القاضى نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادمار للملاحة وممثلين كبرى الشركات الملاحية هذا وبعد الإفطار إحتفلت الشركة بتوزيع الجوائز على كل من ساهم وسعى فى الإرتقاء بالشركة وعلى رأسهم أ/ محمد مصيلحى والمهندس مروان السماك مع ذكر جهود العاملين بالشركة وجهود أ/ ياسر المدير الإدارى







تم حصول السيد/ أحمد محمود علي الجنزورى على ماجيستير إدارة الأعمال من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى - ألف مبروك

رياضة وسياحة بفندق مريديان هليوبوليس

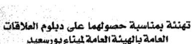
التقى مؤخرا محبى رياضة التنس على ملاعب نادى هليوبوليس الرياضى بمنطقة الشروق، تحت تنظيم "مارجريت خطاب" أحدى عضوات النادى و لاعبة تنس قديرة، والبطولة الودية اشترك فيها رواد سيدات ورجال من نوادى الرياضة بأنحاء الجمهورية. وكان فندق مريديان هليوبوليس احدى رعاة البطولة.



يظهر في الصورة التذكارية ممدوح فرج مدير عام فندق مريديان هليوبوليس مع مديرى الفندق ومارجريت خطاب مع لاعبى البطولة.



حصل الأستاذ طارق نجل الربان أحمد رياض على ماجستير إدارة الأعمال M. B. A من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجية بتقدير جيد جداً





ولاء السيد الخياط — هدى وسام الدين

مبروك النجاح



ماجد الجندى

عيد ميلاد سعيد



إحتفل الربان فاروق عبد الموجود بعيد الميلاد الرابع لحفيده أدهم وسام



بلال أحمد الجبالى — سلمى سامح



حفيد مدير مكتب رئيس هيئة ميناء بورسعيد السيدة نعيمة سعد محمد